RELATORIO

N.º 63

DA

COMPANHIA PAULISTA

DE

ESTRADAS DE FERRO

PARA A SESSÃO DE

ASSEMBLÉA GERAL

EM

30 DE JUNHO DE 1912

S. PAULO
CASA VANORDEN
1912

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO

Senhores Accionistas

EM obediencia ás disposições dos Estatutos da Companhia, vem a directoria trazer ao vosso conhecimento os principaes factos occorridos durante o anno social de 1911, e, ao mesmo tempo, submetter ao vosso esclarecido exame as contas e o balanço correspondentes ao referido periodo, acompanhadas do parecer do Conselho Fiscal, documentos esses que estiveram em tempo á vossa disposição, na forma da lei.

Conselho Fiscal

Compete-vos eleger os membros e supplentes do Conselho Fiscal, que têm de funccionar durante o proximo exercicio social de 1913.

Assembléas geraes extraordinarias

Tiveram logar durante o anno social de 1911 duas sessões, sendo uma em 14 de Agosto e outra em 2 de Outubro. Na primeira approvastes, por unanimidade de votos, o accôrdo que, por escriptura publica

de 15 de Julho, celebramos com a Directoria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação, tendo por fim resolver amigavelmente as questões pendentes entre as duas Companhias e regular os respectivos interesses.

Na segunda sessão reformastes os Estatutos e, entre varias modificações, approvastes a faculdade de poder o accionista converter as acções nominativas em acções ao portador.

Trata a Directoria de dar completa execução ás diversas medidas approvadas nessas duas assembléas geraes.

Trafego

O trafego funccionou com perfeita regularidade em todas as linhas da Companhia, que, como sabeis, medem hoje a extensão total de 1.151 kilometros.

O numero de passageiros e animaes transportados, a tonelagem das cargas, bagagens e encommendas despachadas, bem como o numero dos telegrammas expedidos, durante o anno de 1911, e os dados correspondentes aos quatro annos anteriores, constam do seguinte quadro:

Annos	Passageiros	Animaes	TONELADAS			Telegrammas
			de bagagens e encommendas	de café	de mercadorias diversas	
1907	1.117.827	31.490	11.526	527.107	448.676	319.179
1908	1.084.081	36.072	12.558	474.083	485.659	296.133
1909	1.127.868	47.534	13.845	629.648	491.618	296.052
1910	1.245.752	48.430	14.596	437.237	613.256	261.956
1911	1.522.533	77.733	17.578	489.668	707.054	290.522

Mostram os algarismos expostos que todos os grandes elementos de trafego apresentaram sensivel desenvolvimento no ultimo exercicio.

O grande accrescimo no numero dos viajantes transportados e na tonelagem das mercadorias diversas dá bem a medida da grande expansão commercial que se vem manifestando no Estado de S. Paulo, a par com a alta do preço do café. No augmento das mercadorias diversas figuram principalmente as de importação e as de exportação de cereaes, cuja cultura tem tido grande incremento na zona cortada pelas linhas da Companhia Paulista.

O estabelecimento de uma tarifa especial para o transporte de gado em trens completos de 180 cabeças fez augmentar de muito esse movimento, como claramente demonstram os algarismos do quadro supra. No decurso do anno de 1911, nas estações de Bebedouro e Barretos, foram despachadas com destino a esta Capital 36.819 cabeças de gado e até 30 de Abril deste anno já attingia a 19.666 o numero de animaes embarcados nas mesmas estações com destino a S. Paulo.

Tem a Companhia continuado a fazer gratuitamente o transporte de immigrantes e suas bagagens para o interior do Estado, elevando-se a 22.336 o numero dos que conduziu no ultimo anno, e a 115:457$850 a importancia que deixou de receber pelo serviço prestado.

Como é sabido, foi a Companhia Paulista que iniciou em S. Paulo, no anno de 1882, o transporte gratuito de immigrantes e suas bagagens. Desde essa épocha até 31 de Dezembro de 1911, tem ella dado passagem em seus trens, muitos dos quaes formados exclusivamente para esse fim, a 617.863 immigrantes, cujo transporte teria custado 2.843:181$180 réis.

Movimento Financeiro

O balancete da receita e despesa do exercicio de 1911, que vae annexo, com os convenientes detalhes, apresenta resultado muito satisfactorio.

Os algarismos respectivos, bem como os dados correspondentes aos quatro annos anteriores, constam do quadro seguinte:

ANNOS	RECEITA	DESPESA	SALDO	Relação da despesa para a receita
1907	24.861:763$568	10.327:340$869	14.534:422$699	41 %
1908	22.664:421$802	10.416:979$838	12.247:441$964	46 „
1909	27.111:851$729	12.471:848$164	14.640:003$565	46 „
1910	23.072:010$089	10.504:324$134	12.567:685$955	45 „
1911	27.135:300$222	11.911:376$338	15.223:923$884	44 „

O notavel augmento da receita em 1911 sobre a do anno anterior é devido, como já assignalamos, ao grande desenvolvimento que tiveram todos os elementos do trafego.

Em 1911 transportamos menos 139.980 toneladas ou 233.300 saccas de café do que em 1909, correspondendo a uma diminuição na respectiva renda de 4 mil contos, e apezar disso a renda total da Companhia, em 1911, excedeu ainda a de 1909.

Concorreu para esse resultado o grande accrescimo que têm tido as rendas provenientes do transporte dos viajantes, das mercadorias diversas e outras e que compensou a indicada diminuição proveniente da menor quantidade de café transportado.

O saldo que se apurou em 1911, no valor de Rs. 15.223:923$884, accrescido dos lucros que passaram do anno anterior, na importancia de Rs. 4.986:930$394, e desta forma elevado á somma de Rs. 20.210:854$278 teve, mediante audiencia e approvação do Conselho Fiscal, a seguinte distribuição, que a Directoria submette á vossa sancção:

Juros da divida externa pagos em 1911	1.621:461$070
Para o fundo applicado á amortisação do custo da Estrada de Ferro do Rio Claro	793:882$760
Para o pagamento dos dividendos do 1.º e 2.º semestres do exercicio	9.600:000$000
Imposto sobre os dividendos distribuidos	240:000$000
Para o fundo de reserva	200:000$000
Para o fundo de pensões	300:000$000
Para o fundo de obras novas e augmento do material rodante	3.000:000$000
Lucros que passam para o exercicio de 1912 . . .	4.455:510$448
Somma . . . . Rs.	20.210:854$278

Divida externa

Foram pontualmente feitas durante o anno de 1911 as remessas para pagamento dos juros de 5 % do emprestimo externo, contrahido em 1892, para compra da Estrada de Ferro do Rio Claro, que importaram em Rs. 1.621:461$070.

Resgataram-se no mesmo anno 544 obrigações do referido emprestimo, no valor de £. 54.400, mediante o dispendio de Rs. 793:882$760, o que elevou o total do resgate operado até o referido anno á importancia de £ 593.300, tendo a Companhia despendido para esse fim, até 31 de Dezembro de 1911, a somma de Rs. 12.224:496$805.

Aproveitando o ensejo, accrescentaremos que já foi pago o serviço da divida correspondente ao primeiro semestre de 1912, tendo sido resgatadas 572 obrigações, no valor de £ 57.200, e, pois, ficando a divida actualmente reduzida a £ 2.099.500.

Fundo de amortisação do custo da Estrada de Ferro do Rio Claro

Com a quantia de Rs. 793:882$760, levada ao credito desta conta, conforme mostra a distribuição do saldo do exercicio, fica a importancia despendida com a amortisação do custo da Estrada de Ferro do Rio Claro elevada á somma de Rs. 12.224:496$805.

Fundo de reserva

Levada a quantia de 200:000$000 de réis ao credito desta conta, segundo a distribuição feita do saldo do exercicio, eleva-se a 3.000:000$000 de réis o fundo de reserva da Companhia.

Parte desta importancia, representando .... 2.794:598$390 réis acha-se empregada em titulos no valor de £ 180.600, do emprestimo federal de 5 %, contrahido em Londres no anno de 1903. A quantia restante acha-se em dinheiro, depositada em bancos desta praça a juros de 5 %.

Fundo de pensões

Com a quota de 300:000$000 de réis, com que foi aquinhoado o fundo de pensões dos empregados da Companhia, na distribuição do saldo do exercicio, fica o mesmo elevado á somma de 1.000:000$000 de réis, que se acha representada em 962 apolices da divida publica do Estado, da 9.ª série, juros de 6 %.

Fundo de obras novas e augmento do material rodante

Segundo vereis do balanço fechado em 31 de Dezembro de 1911, importava então este fundo em.... 5.000:000$000 de réis. Levada agora a quantia de tres mil contos ao credito da referida conta, ficará o fundo de obras novas e augmento do material rodante elevado a 8 mil contos de réis.

Esta somma acha-se applicada na construcção do prolongamento da linha de Pederneiras a Baurú, na acquisição de material rodante e em outras obras levadas a effeito de 1907 para cá, cuja despesa tem sido escripturada em conta de capital.

Capital das vias ferreas de concessão do Governo Federal

Nos termos da clausula 2.ª do decreto n. 4.057 de 24 de Junho de 1901, foram submettidas á approvação do Governo Federal as despesas feitas no decurso do anno de 1911, em conta de capital, nas linhas de concessão do Governo Federal na importancia de ... 499:797$976 réis.

Reduzida essa importancia a ouro, nos termos do decreto de 24 de Junho de 1901, no valor de £ 33.580-3-6 e incorporada ao capital das linhas federaes, fica este elevado ao total de £ 1.810.249-13-2, até 31 de Dezembro de 1911.

Capital das vias ferreas de concessão do Governo de S. Paulo

O Governo de S. Paulo nada resolveu ainda sobre a conta de capital das linhas de concessão estadual, relativa ás despesas anteriores ao anno de 1911.

Tambem foi já apresentada á sua approvação a conta das despesas feitas no decurso do exercicio de 1911, na importancia de 2.234:448$488 réis.

Montando a 83.298:622$601 réis a importancia das despesas de capital, constantes das contas anteriormente apresentadas, fica elevado ao total de .... 85.533:071$089 réis o capital despendido nas linhas de concessão do Governo de S. Paulo, até 31 de Dezembro de 1911.

Auxilios a diversas Companhias

A somma dos emprestimos feitos á Companhia Estrada de Ferro do Dourado, á Companhia Estrada de Ferro de Pitangueiras e á Companhia Estrada de Ferro de S. Paulo a Goyaz, inclusive os juros vencidos,

a das entradas realizadas de acções subscriptas da Companhia Estrada de Ferro de Ribeirão Preto a Guatapará e da Companhia Frigorifica e Pastoril importava em 31 de Dezembro ultimo em 1.721:983$420 réis.

Estradas de Rodagem

A Directoria, reconhecendo a conveniencia de attrahir a exportação do gado procedente dos Estados de Matto Grosso, de Goyaz e de parte do de Minas para o municipio de Barretos, destinado pela excellencia de suas invernadas a ser um grande emporio de commercio de gado, dirigiu ao Congresso Legislativo do Estado a representação do teor seguinte:

> «O' Estado de São Paulo está em vesperas de ver incorporar-se ao patrimonio de seus grandes factores economicos um novo elemento de riqueza, tão notavel pelo seu valor intrinseco, quão digno de apreço pelo incalculavel desenvolvimento de que é susceptivel. Referimo-nos á industria pastoril e ao commercio de seus productos e multiplos derivados.
>
> «Como se sabe, a maior região productora de gado bovino do Brasil é a que se compõe do Triangulo Mineiro, do sul de Goyaz e de Matto Grosso. Essa região, de superficie por assim dizer intermina, é fornecedora quasi exclusiva de todo o gado que se consome no Estado de São Paulo e no Rio de Janeiro, e está naturalmente destinada, em futuro não remoto, a abastecer os grandes centros consumidores da Europa.
>
> «Tendo o Estado de São Paulo uma parte quasi inexplorada de seu solo, isto é, cerca de 60.000 kilometros quadrados ou a quinta parte de toda a sua superficie territorial, a confinar com aquella vastissima zona de criação, que occupa a parte central do Brasil; sendo as condições naturaes dessa consideravel porção do territorio paulista as mais favoraveis possiveis para se formarem

excellentes invernadas, onde venha engordar o gado procedente dos grandes centros de producção; estando já essa parte do Estado servida por estradas de ferro, o que facilita o transporte directo da mercadoria para os maiores mercados internos de consumo, como o Rio de Janeiro e São Paulo, e tambem para ser exportado para o estrangeiro: de tudo resulta a incomparavel situação em que se acha o Estado de São Paulo para, com muito pequeno esforço, tirar magnifico partido dos factos, organisando a exploração em grande de uma industria que póde e deve, em muito pouco tempo, constituir um dos mais alentados nervos da fortuna publica e particular, tanto mais quanto se trata de genero de consumo de primeira necessidade, que encontra facil e prompta saida para toda a parte, e que, agora mesmo, se sente escassear nos principaes mercados externos.

«Bem medindo o alcance de tão feliz concurso de circumstancias, já a iniciativa particular trata de montar em Barretos um grande matadouro em que se empregará o processo frigorifico para o resfriamento da carne e exploração dos productos derivados do gado abatido, ao mesmo tempo que cuida de adquirir terras já occupadas por pastagens ou onde estas possam ser formadas, no empenho de emprehender em larga escala tanto a criação e engorda do gado, como o commercio dos respectivos productos.

«Nestas condições, quando tudo concorre, e da maneira mais auspiciosa possivel, para se abrir em São Paulo tão notavel campo industrial, força é que os poderes publicos venham em auxilio da actividade particular, cooperando, na esphera que lhes compete, não só para facilitar quanto possivel os primeiros passos do novo ramo de trabalho, como para assegurar-lhe o maximo desenvolvimento, a par do mais dilatado raio de acção.

«Ora, para que a zona do Estado a que nos temos referido, de que é centro o municipio de Barretos, se possa tornar o centro de invernagem e o entreposto commercial do gado procedente do Triangulo Mineiro, de Goyaz e Matto

Grosso, a condição «sine qua non» é a existencia de caminhos regulares que para ahi o conduzam.

«Pelo que diz respeito ao gado oriundo do Triangulo Mineiro e de parte do sul de Goyaz, a sua entrada em São Paulo faz-se e deve continuar a fazer-se, através do Rio Grande, pelo porto Antonio Prado, onde ha regular serviço de travessia estabelecido pela Companhia Paulista.

«Quanto ao gado proveniente do sud-oéste de Goyaz e da região central de Matto Grosso, qua actualmente transpõe o Paranahyba a nado, e só entra em São Paulo depois de atravessar o Triangulo Mineiro, o caminho mais facil e mais curto para chegar a seu destino seria pelo porto do Taboado, se ahi houvesse meio de passagem e se estivesse em condições de transito o trecho do Taboado a São José do Rio Preto da estrada de rodagem que ha annos mandou o Governo de São Paulo abrir, segundo o traçado do engenheiro Olavo Hummel, obra essa em que despendeu algumas centenas de contos de réis.

«Emfim, para o gado da extrema meridional de Matto Grosso, que ainda faz a viagem atravez do Triangulo Mineiro, quando não prefere entrar em São Paulo pelo porto Tibiriçá, o caminho mais conveniente para chegar ás invernadas de Barretos seria a estrada de ferro Noroéste até á altura do Avanhandava e dahi por estrada ordinaria até Barretos, se houvesse uma ponte sobre o Tieté, junto ao Avanhandava, e caminho regular aberto desse ponto a São José do Rio Preto e dahi a Barretos.

«Como se vê, o problema a resolver para dotar a região considerada do territorio paulista de meios de transporte, que teriam por fim não só permittir e fomentar o desenvolvimento da grande industria nascente, como abrir essa consideravel porção do territorio do Estado á actividade de outros ramos de trabalho, depende principalmente das seguintes medidas:

«*a)* estabelecimento de um serviço regular de travessia do rio Paraná, no porto do Taboado, á

semelhança do que está organisado para a travessia do Rio Grande, no porto Antonio Prado;

«*b)* reparação e melhoramentos da estrada do porto do Taboado a S. José do Rio Preto e abertura de uma estrada ordinaria de São José do Rio Preto a Barretos;

«*c)* abertura de uma estrada ordinaria de São José do Rio Preto ao Avanhandava e dahi até á estação de Pennapolis, da estrada de ferro Noroeste do Brasil.

«Pelo que se refere ao estabelecimento de um serviço regular de travessia do rio Paraná, no porto do Taboado, em condições de dar passagem facil ao gado, vehiculos de toda a sorte, animaes carregados, pedestres, etc., a Companhia Paulista está decidida a fazel-o installar, exclusivamente á sua custa, por meio de um vapor e o conveniente numero de lanchas apropriadas, estando orçado o custo de sua completa montagem em cerca de 100 contos de réis.

«Mas, para que esta despesa não seja feita em vão, ao contrario, para que della resultem os beneficios que as circumstancias reclamam, é preciso que o Estado, de sua parte, queira concorrer com a verba necessaria para a execução dos melhoramentos complementares do plano delineado, quer dizer—das estradas de rodagem pondo em communicação Barretos com o porto do Taboado e com a estrada de ferro Noroeste, em Pennapolis, obras estas que não serão muito dispendiosas, como passamos a mostrar.

«A Companhia Paulista tendo mandado recentemente examinar a estrada ordinaria de São José do Rio Preto ao Porto do Taboado, cuja extensão é de 37 leguas, verificou que ella carece de reparos geraes, devido a ter ficado em completo abandono desde que foi feita, além de que, atravessando uma zona de mais de 20 leguas sem moradores, precisa ser provida nesse trecho de ranchos, curraes e pastos, de distancia em distancia.

«A Companhia Paulista tambem mandou fazer o preciso reconhecimento para a abertura da estrada de rodagem de Barretos á estação de

Pennapolis, via São José do Rio Preto e Avanhandava, aproveitando quanto possivel os caminhos rudimentares existentes.

«Pelos estudos feitos, mede o traçado da linha 204 kilometros. As obras de arte mais notaveis a construirem-se serão cinco pontes sobre cursos de agua de pouca importancia, salvo a que terá de ser lançada sobre o Tieté.

«Esta mesma custará relativamente pouco, porquanto o rio, que nas proximidades do Avanhandava tem a largura mais ou menos de 300 metros, se estreita bruscamente, logo abaixo do salto, em um canal talhado em rocha que não tem mais de 30 metros de largura.

«Segundo os dados apurados, todas as obras que vimos de mencionar, necessarias para a abertura, reparos e melhoramentos das duas grandes estradas de rodagem, deverão custar cerca de 200 contos de réis.

«Tal é a importancia da verba que, em nome da Companhia Paulista, vimos pedir seja votada pelo Congresso Legislativo do Estado, para o fim de resolver o problema da viação ordinaria nesta parte do territorio paulista, e no interesse de incorporar ao activo das forças economicas de São Paulo mais um notavel ramo de industria, sem duvida fadado a constituir brevemente um dos melhores fundamentos da riqueza publica e particular.

«A contribuição, como se vê, é evidentemente insignificante, em vista da magnitude dos resultados esperados:

«Com effeito, quando mesmo não se tratasse de abrir caminho para o desenvolvimento de uma industria que alvorece em circumstancias extraordinariamente promissoras de seguro e completo exito, é muito de considerar que a zona que vae ser beneficiada, de área equivalente a uma quinta parte do territorio do Estado, bem merece, depois de haver sido attingida pelo caminho de ferro, o qual de um lado avança para São José do Rio Preto, ao passo que de outro lado percorre a margem esquerda do Tieté até á sua foz, bem

merece, dizemos, não continuar como até aqui, absolutamente desprovida de estradas de rodagem, até mesmo para o accesso do caminho de ferro que já se desenvolve em seu flanco ou penetra em seu centro.

«De que servirá, de facto, para a região de que se trata, correr uma extensa linha ferrea á margem esquerda do Tieté, se á margem direita do mesmo rio se estendem mais de vinte mil kilometros quadrados de territorio sem nenhuns meios de communicação com a estrada de ferro fronteiriça?

«De que valerá o prolongamento da estrada de ferro de Araraquara até ao remoto S. José do Rio Preto, linha de penetração que se vem construindo com auxilio do Thesouro do Estado, se essa localidade, a chave da zona sertaneja do extremo noroeste do Estado, continuar em descommunicação com esta zona, e portanto tambem com o Estado de Matto Grosso, quando o grande futuro de S. José do Rio Preto, toda a importancia de sua situação está justamente no facto de ser essa cidade um entreposto natural para as relações commerciaes a criarem-se e desenvolverem-se entre São Paulo e Matto Grosso?

«De quanto vimos de expôr, bem verá em sua alta sabedoria o Congresso Legislativo do Estado que é tempo de favorecer com a providencia solicitada a vasta região paulista occupada pelos importantes municipios de Barretos e São José do Rio Preto, e que, decretando a, mais uma vez terão os dignos legisladores de S. Paulo concorrido para a obra patriotica do progresso e engrandecimento deste grande e prospero Estado.

«A Companhia Paulista solicitando a consignação da verba de 200 contos de réis no orçamento da despesa do Estado, para ser applicada nos melhoramentos indicados, não se propõe nem deseja encarregar-se da execução dessas obras, parecendo-lhe que melhor as fará executar o Governo pela repartição competente, entretanto, não se negará a accéitar a incumbencia, se os publicos poderes lh'a quizerem confiar.»

Accôrdo com a Mogyana

No intuito de resolver amigavelmente as questões judiciaes pendentes entre esta Companhia e a Companhia Mogyana, e de regular os respectivos interesses, celebraram as Directorias das duas Companhias, por escriptura publica de 15 de Julho de 1911, um accôrdo sob as seguintes clausulas:

I — A Companhia Paulista obriga-se a obter da Companhia Estrada de Ferro de Ribeirão Preto a Guatapará formal compromisso de desistir da construcção da linha ferrea que constitue objecto da concessão que possue. II — A Companhia Mogyana obriga-se a adquirir da Companhia Estrada de Ferro de Ribeirão Preto a Guatapará, pelos preços do custo, os immoveis por esta comprados em Ribeirão Preto para o estabelecimento de sua linha ferrea, estação e suas dependencias. III — A Companhia Paulista obriga-se a não construir e a não prestar auxilio para que outra empresa ou companhia construa qualquer nova linha ferrea na região situada á margem direita do rio Mogy-Guassú, salvo mediante accôrdo com a Companhia Mogyana. Tambem a Companhia Mogyana não construirá nem prestará auxilio para que outrem construa qualquer nova linha ferrea na região comprehendida entre o rio Mogy-Guassú e a sua linha ferrea principal, sem prévio accôrdo com a Companhia Paulista. IV — A Companhia Mogyana construirá um ramal tendo por fim ligar a sua linha ferrea de Jatahy e Pirajú com a linha ferrea da Companhia Paulista, que corre á margem do rio Mogy-Guassú, devendo essa ligação ser feita na estação de Guatapará ou em outro ponto da linha da Companhia Paulista, que fôr verificado mais conveniente, ficando, neste caso, a construcção da nova estação, assim como a sua administração e custeio a cargo exclusivamente da Companhia Paulista. V — A Companhia Paulista estabelecerá a ligação de seu ramal de Santa Veridiana com a

linha ferrea da Companhia Mogyana, no ponto que fôr julgado mais conveniente, nas proximidades da estação de Lage, obrigando-se a Companhia Mogyana a construir, no ponto dessa ligação, uma estação em condições para o serviço commum das duas linhas ferreas. A administração e o custeio dessa estação ficarão a cargo exclusivamente da Companhia Mogyana. VI — As ligações de que tratam as clausulas anteriores não affectarão a situação juridica da Companhia Mogyana e da Companhia Paulista, em relação aos respectivos privilegios de zona, que serão considerados subsistindo como cada uma Companhia os tem entendido. VII — A Companhia Paulista e a Companhia Mogyana estabelecerão o regimen de trafego mutuo de passageiros e mercadorias de commercio inter-regional, não só por via da ligação que fôr estabelecida junto a Guatapará, como da que se estabelecer junto á estação de Lage, via ramal Santa Veridiana. As mercadorias de exportação e importação, isto é, as que se destinarem a Campinas e além, bem como ás estações da São Paulo Railway e as que dahi procederem, ficam excluidas do regimen de trafego mutuo através dos referidos pontos de ligação das duas estradas. VIII — A titulo de indemnisação dos preços das passagens de 1.ª e 2.ª classes dos viajantes que, procedentes de qualquer estação da Companhia Mogyana, com destino a Campinas, Jundiahy ou qualquer estação da São Paulo Railway, fizerem a viagem pelas linhas da Companhia Paulista, via ramal de Santa Veridiana, e vice-versa, a Companhia Paulista pagará á Companhia Mogyana quarenta e cinco por cento da importancia correspondente ao percurso que deixar de ser feito pelas linhas da Companhia Mogyana, isto é, de Lage ou outro ponto em que se fizer a ligação das duas estradas, até Campinas. Outrosim, a Companhia Paulista pagará á Companhia Mogyana vinte e cinco por cento dos preços das passagens correspondentes ao percurso que deixar de ser feito nas linhas desta Companhia pelos viajantes vindos de qualquer estação da mesma, com destino a Campinas ou qualquer estação da São Paulo

Railway Company, que seguirem pelas linhas da Paulista, via Guataparà, e vice-versa. Estes pagamentos serão feitos mensalmente, por intermedio da Contadoria Central das Estradas de Ferro, sem prejuizo de outro meio de fiscalisação que as duas Companhias accordem adoptar. IX — Fica entendido que a Companhia Paulista e a Companhia Mogyana não poderão estabelecer reducção de frete especial, fóra do regulamento e regimen de tarifas approvados pelo Governo, conceder bonificação ou subvencionar de qualquer fórma o trafego de mercadorias, nem fazer por si ou por outrem o carreto de mercadorias com destino a suas linhas ou della procedentes. X — A Companhia Paulista pagará á Companhia Mogyana vinte e cinco por cento da renda bruta do café que fôr recebido a despacho em suas estações de Pontàl e Cascalho, em excesso da renda bruta produzida pelos despachos da mesma mercadoria, nas mesmas estações, no anno de mil novecentos e nove. Este pagamento será realizado logo que tenham sido liquidadas as contas do exercicio e uma vez verificado o excesso a que acima se faz menção. XI — Por qualquer infracção deste accôrdo, a Companhia infractora pagará á prejudicada a indemnisação que fôr calculada por um juizo arbitral composto de tres membros nomeados por ambas as partes. A este juizo arbitral competirá decidir tambem qualquer duvida que se suscite na execução deste accôrdo. XII — O presente accôrdo durará pelo prazo de cinco (5) annos, a contar da data da sua assignatura pelos representantes das duas Companhias, mas só se considerará em pleno vigor, para todos os effeitos, depois que fôr approvado pelas assembléas geraes da Companhia Mogyana e da Companhia Paulista: Depois daquelle prazo, será considerado extincto, mediante denuncia de qualquer das partes, manifestada com seis mezes de antecedencia."

Como se vê da ultima das clausulas transcriptas, o accôrdo só se consideraria em pleno vigor, para todos os effeitos, depois de approvado pelas Assembléas

Geraes das Companhias Mogyana e Paulista. Logo que elle teve a approvação dos accionistas das duas Companhias, a Directoria, como já dissemos em outro capitulo deste relatorio, providenciou quanto á sua execução e espera que até o fim do anno corrente estejam satisfeitas todas as diversas obrigações contrahidas por ambas as Companhias.

Novo Regulamento de Transportes, Telegrapho, Classificação de Mercadorias e Bases das Tarifas

Ainda o Governo Federal e o do Estado não deram despacho ao requerimento que lhes apresentaram as diversas estradas de ferro filiadas á Contadoria Central das Estradas de Ferro, submettendo á approvação o novo regulamento geral de transportes, de que vos demos noticia no ultimo relatorio.

Commissão de Tarifas

Por iniciativa da Companhia Paulista, resolveram todas as estradas de ferro filiadas á Contadoria Central, crear uma Commissão de tarifas, com caracter consultivo, incumbida de estudar e dar parecer sobre a interpretação e applicação das tarifas, regulamento dos transportes e do telegrapho, de maneira a haver unidade de vistas sobre qualquer medida ou concessão concernente ao trafego mutuo entre as diversas Estradas de Ferro, afim de facilitar o serviço de prestação de contas nas Contadorias e simplificar a organisação dos despachos nas estações.

A proposta inicial feita pela Companhia Paulista em sessão da Contadoria Central, de 27 de Fevereiro de 1911, dava a essa Commissão caracter permanente.

Companhia Paulista de Estradas de Ferro

BALANCETE da Receita e Despesa de Janeiro a Dezembro de 1911

RECEITA

Passageiros	3.785:067$870	
Trens especiaes	25:531$650	
Encommendas, bagagens, etc.	887:741$470	
Animaes por trens de passageiros	61:898$160	
Telegrammas	291:150$565	
Mercadorias	21.197:280$180	
Animaes por trens de cargas	354:843$520	
Armazenagens	31:268$200	
Commissão pela arrecadação dos impostos Estadual e Federal	16:531$889	
Saldo de aluguel e estadia de carros, vagões e encerados	45:199$090	
Aluguel de estações e suas dependencias	63:200$000	
Rendas diversas arrecadadas nas linhas		
A saber:		
Carga e descarga de vagões, aluguel de casas e compartimentos para restaurantes, aluguel de carros restaurantes, multas, venda de objectos abandonados, etc.	67:460$908	26.827:173$502
Rendas diversas arrecadadas no Escriptorio Central		
A saber:		
Aluguel de zona privilegiada	3:000$000	
Emolumentos	12:599$300	
Juros e Commissões	291:762$100	
Lucros e Perdas	765$320	308:126$720
Rs.		27.135:300$222

S. Paulo, 6 de Maio de 1912.

M. P. Torres Neves,
Chefe interino do Escriptorio Central.

DESPESA

Administração Geral	378:679$712	
Conservação das Linhas	3.066:356$507	
Locomoção	4.602:759$552	
Trafego	2.510:410$377	
Telegrapho e electricidade	401:558$842	
Almoxarifado	146:741$030	
Saldo de aluguel de carros, vagões e encerados	52:336$560	
Contadoria Central	73:362$500	
Despesas diversas das Linhas		
A saber:		
Consumo d'agua nas estações, annuncios, sellos e telegrammas, impostos, indemnisações, baldeação de inflammaveis, custeio da estação da Companhia Campineira de Tracção, Luz e Força, e diversas outras despesas	109:173$103	11.341:378$183
Escriptorio Central		
A saber:		
Escriptorio Central	166:074$430	
Gastos Geraes	150:629$710	
Importancia despendida com a fiscalisação do trecho federal da Estrada Rio Claro	20:000$000	
Serviço Florestal	57:294$015	
Imposto sobre capital	176:000$000	569:998$155
		11.911:376$338
Saldo a favor da Receita		15.223:923$884
Rs.		27.135:300$222

James W. Gray,
Guarda-Livros.

DISTRIBUIÇÃO DO SALDO GERAL

APURADO

NO ANNO DE 1911

Companhia Paulista de Estradas de Ferro

DISTRIBUIÇÃO do saldo geral apurado no anno de 1911

DEBITO

Juros da divida externa, pagos em 1911	1.621:461$070
Importancia applicada á amortisação do custo da Estrada Rio Claro	793:882$760
Para o pagamento de dividendos do primeiro e do segundo semestres do exercicio de 1911 . . .	9.600:000$000
Imposto sobre os dividendos distribuidos. . . .	240:000$000
Para o fundo de reserva	200:000$000
Para o fundo de pensões	300:000$000
Para o fundo de obras novas e augmento do material rodante	3.000:000$000
Lucros que passam para o exercicio de 1912 . .	4.455:510$448
Rs. . . .	20.210:854$278

CREDITO

Lucros que passaram do anno de 1910	4.986:930$394
Saldo deste anno	15.223:923$884
Rs. . .	20.210:854$278

São Paulo, 6 de Maio de 1912

M. P. Torres Neves

Chefe interino do Escriptorio Central

James W. Gray

Guarda Livros

LISTA GERAL

DOS

SENHORES ACCIONISTAS

RELAÇÃO DOS SRS. ACCIONISTAS

para o lançamento do 80.º dividendo relativo ao 1.º semestre do anno 1912

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1	Abeilard de Almeida Pires	18	3
2	Achilles Schwob	39	7
3	Adail, f.ª de d. Maria I. de Carvalho Quartim	2	0
4	Adalberto de Freitas Reys, menor	85	13
5	Adão Gray	11	2
6	Adelaide Augusta de Carvalho	27	5
7	" Belmira Mugnaini	4	0
8	" Honoria Martinez	33	6
9	" de Moraes, f.ª de José P. de Moraes	11	2
10	" Rocha, menor	16	3
11	Adèle Martin	3	0
12	Adelia de Siqueira Antunes de Oliveira, menor	53	10
13	Adelina, f.ª de Michel Calogeras	10	2
14	" de Lara Campos, menor	28	5
15	Adelino Domingos Neiva, menor	23	4
16	Adolpho F. Oppenhein	266	25
17	" Heydenreich	357	30
18	" da Silva Neiva, menor	23	4
19	" S. Michelet	37	7
20	Adriana Maria da Conceição	3	0
21	Adriano Gilardi	52	10
22	Affonso Augusto Ribeiro	6	1
23	" de Paula, menor	11	2
24	Agnés Brasdshaw	4	0
25	Agostinho Chiarelli	42	8
26	" f.º de Gabriel Ribeiro dos Santos	5	1
27	" Lebre de Castilho	10	2
28	" da Silva Martha	25	5
29	Albano dos Santos, menor	21	4
30	Albert Debaise	38	7
31	Albertina de Azevedo Guedes	2	0
32	" f.ª de Alberto Lion	2	0
33	" Müller	35	7

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
34	Albertina Prado de Oliveira, menor . . .	20	4
35	" da Silva Prado	330	29
36	Alberto de Castro Menezes, dr.	53	10
37	" f.° de Carlos de Andrade Villares .	63	11
38	" f.° de d. Maria Izabel de C. Quartim	2	0
39	" Israel	20	4
40	" de Mendonça Moreira	73	12
41	" Lubbers	266	25
42	" Monteiro da Silva, menor	58	10
43	" de Moraes Bueno	110	15
44	" dos Santos Dumont	66	11
45	" Schultz	110	16
46	" da Silva Neiva, menor	23	4
47	" Villares	126	17
48	Alberic Leriquier	21	4
49	Alcides de Lara Campos, menor	28	5
50	Alcina da Cunha Machado.	9	1
51	Alcyr, f.ª do dr. Reynaldo Porchat . . .	4	0
52	Alda, f.ª de João Tapié	75	12
53	Alda da Silva Prado	436	34
54	Alexandre Augusto Mendes	71	12
55	" f.° de Alexandre Augusto Mendes	34	6
56	" José Pedroso	20	4
57	" Leal	50	10
58	" Mackenzie	5	1
59	Alexandrina Amelia de Vasconcellos . . .	42	8
60	Alexandrina Augusta da Silva	4	0
61	Alexis Lazarus, de Pariz	213	23
62	Alfred Cecil Carter	200	22
63	" Hutin	138	18
64	" Levy	756	50
65	" Richard Foot, menor	1	0
66	" Williams	60	11
67	Alfredo Alberto Ribeiro de Mendonça . . .	18	3
68	" Chauvot	52	10
69	" f.° de Carlos de Andrade Villares .	63	11
70	" f.° de d. Maria Xavier de A. Campos	6	1
71	" José Teixeira, dr.	80	13
72	" Leite Rodrigues Torres	151	0
73	" Maia	24	4
74	Alice, f.ª de Domingos F. Pereira Porto . .	5	1
75	" Gertrudes Foot	1	0
76	" Lucron	21	4
77	" Malta	106	15

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
78	Alice Maria, f.ª do Conde Monteiro de Barros	186	21
79	" Martins de Almeida	251	25
80	" Noronha Torresão Galvão	150	20
81	" Pereira Pinto, viscondessa de Montbron	5C0	37
82	Alicia O'Connor de Camargo Dauntre . .	60	11
83	Aline Oppenhein, menor	2	0
84	Alipio de Oliveira Luz	5	1
85	Alphonse Levy	122	17
86	" Mayer Picard	14	2
87	" Boche	12	2
88	Alvaro de Abreu	258	25
89	" Lage, menor	85	13
90	" Teffé von Hoonholtz	200	22
91	Alzira da Silva Prado, menor	154	20
92	Amador, f.º de Antonio Nunes de Oliveira .	17	3
93	Amalia Alves de Lemos	189	21
94	" de Oliveira Camargo.	266	26
95	" Pfann	50	10
96	Armando de Barros	400	32
97	Ambrosina Augusta Sterry	123	17
98	Ambrosio Nelson de Oliveira.	155	20
99	Amelia de Andrade Villares	93	14
100	Amelia, baroneza de Hilmar von Ende . .	105	15
101	" Barretto	25	5
102	" Bemvinda da Costa Carvalho . . .	10	2
103	" Eufrosina Quartim	42	8
104	" f.ª de Alexandre Augusto Mendes .	34	6
105	" Gaspar de Almeida	155	20
106	" de Moraes Camargo	125	17
107	" de Paula Ramos	306	27
108	" da Rocha Leão	97	14
109	" Teixeira Badaró	46	9
110	Amelie Mazières.	15	3
111	Americo Ghedini	25	5
112	Amy Davies	9	1
113	Amy Foot	188	21
114	Anardina Ribeiro Bittencourt	84	13
115	André Dennery	153	20
116	" Frétin, menor	3	0
117	" Lièvre	11	2
118	Anesia Canto e Mello	4	0
119	Anesia Granja	2	0
120	Anisio, f.º de Bernardino José Leite . . .	6	1
121	Anesio de Lara Campos, menor	21	4

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
122	Angelica Augusta de Carvalho	67	11
123	Angelina de Aguiar.	12	2
124	Angelina, f.ª de Cesar Pereira de Sousa . .	7	1
125	Angelo Alves de Assumpção, conego . . .	8	1
126	" Amoroso	80	13
127	" f.º de Edgard Ferreira de Carvalho .	12	2
128	" Francischini	5	1
129	Anna Abiah da Silva Prado	984	61
130	" Alves do Amaral	256	25
131	" Alves de Camargo	132	18
132	" Alves Pinto	234	24
133	" de Barros Vidigal, menor	10	2
134	" B. de Souza Aranha	600	42
135	" Bernardina de Campos	69	11
136	" B. Prado Pereira Pinto	1. 250	75
137	" Breuilpont	78	12
138	" Brotero de Barros	192	22
139	" Camara	3	0
140	Candida Bresser Monteiro	17	3
141	" Candida Neves Lobo	7	1
142	" Cesar Varella	32	6
143	" Edith Vaz de Carvalhaes	23	4
144	" Elisa de Andrada Machado	98	14
145	" Elisa Sampaio Luz, menor	6	1
146	" f.ª de A. C. Gomes dos Reys. . . .	5	1
147	" f.ª de d. Maria X. de A. Campos . .	6	1
148	" Francisca da S. M. de Barros, herança	81	13
149	" Franco Mourão	118	16
150	" Gabriella de Camargo Almeida . . .	12	2
151	" Gertrudes Ferraz	1	0
152	" Gertrudes Ferraz, de Cravinhos. . .	38	7
153	" Granja	2	0
154	" Henriqueta de Siqueira Mello . . .	9	1
155	" Iolanda, f.ª de Caio da Silva Prado .	36	7
156	" Joaquina de Freitas Backeuser . . .	304	27
157	" Joaquina de Lima e Souza	6	1
158	" Kaier Kirsch	5	1
159	" de Lacerda Penteado	125	17
160	" de Lourdes, f.ª de José M. da Fonseca	35	7
161	" Malezewska	42	8
162	" Maria Augustine Fontes	30	6
163	" Michelucci	53	10
164	" Monteiro de Barros Conceição . . .	90	14

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
165	Anna Monteiro da Silva, menor	58	10
166	" Pereira Pinto, condessa Guillaume de S. Pontevès	500	37
167	" Pinto	2	0
168	" Quirino dos Santos	19	3
169	" de Queiroz Telles	183	21
170	" Rita Lage, menor	85	13
171	" Sancha, f.ª de Conrado A. de Oliveira	5	1
172	" da Rocha Leão Macedo Chaves . . .	10	2
173	" da Silva Prado	400	32
174	" Soares, menor	1	0
175	" Vicencia da Silva Prado, menor . . .	86	13
176	Anne Danel	10	2
177	Antenor de Carvalho	10	2
178	Antonia Adelaide Martins Vieira	5	1
179	" Ellis da Silva Araujo	65	11
180	" Delfina de Toledo	55	10
181	" f.ª de Adolpho do Amaral Campos .	10	2
182	" Maria Ribeiro Gavião	205	22
183	" Pacheco Ferraz	56	10
184	" da Silva Telles	6	1
185	" Rodrigues do Amaral	5	1
186	" Soares	134	18
187	Antonietta de Borba	10	2
188	" de Carvalho Tapié	67	11
189	" Penteado da Silva Prado . . .	1.000	62
190	Antonina Alves do Amaral, menor	257	25
191	Antonio Alfredo Vaz Cerquinho	1.443	84
192	" de Almeida Corrrêa	25	5
193	" de Almeida Prado, herança . . .	1	0
194	" Alvares Leite Penteado	2.000	112
195	" Augusto de Almeida Cardia . . .	1.600	92
196	" " Bezerra Paes, herança . .	23	4
197	" " f.º de C. A. Mont.º de Barros	30	6
198	" " f.º de J. P. Machado Portella	52	10
199	" " Monteiro de Barros . .	2.346	129
200	" " Paes	56	10
201	" " da Silva Lima	2	0
202	" Barbosa dos Santos	300	27
203	" Bento Domingues de Castro . . .	28	5
204	" Bresser Monteiro, menor	30	6
205	" Bulcão Giudice, menor	2	0
206	" Caio, f.º de Ernesto Ramos . . .	10	2
207	" de Campos Serra Filho, menor . .	9	1

Numero de ordem	NOMES		Numero de acções	Numero de votos
208	Antonio	Cardoso dos Santos, herança . .	1	0
209	"	Carlos R. de A. Machado e Silva J.^{or}	18	3
210	"	Coelho da Gama	230	24
211	"	Columbus	108	15
212	"	Cornelio, f.º de Gabriel R. dos Santos	6	1
213	"	Dias Ferraz de Arruda.	39	7
214	"	Dias Pacheco.	180	21
215	"	Domingos França	128	17
216	"	Ferreira de Carvalho	213	23
217	"	Ferreira Junior	200	22
218	"	Fernandes de Barros Cobra . . .	213	23
219	"	de Figueiredo Machado	32	6
220	"	f.º de Antonio C. Gomes dos Reys	5	1
221	"	f.º de Antonio Q. dos Santos Filho	138	18
222	"	f.º de d. Emiliana Justina de Oliveira	6	1
223	"	f.º de Francisco de Almeida Ferraz	6	1
224	"	f.º de Francisco de Oliveira . . .	17	3
225	"	f.º de Lucheta Luis	49	9
226	"	f.º de Manuel de Paula L. de Barros	2	0
227	"	Forster	12	2
228	"	Francisco de Paula Souza. . . .	1	0
229	"	Francisco Pereira de Carvalho . .	300	27
230	"	Gonçalves Fontes	200	22
231	"	Henrique de Araujo Cintra, herança	7	1
232	"	Joaquim Dias de Abreu	53	10
233		José de Almeida Camargo . . .	2	0
234	"	" Duarte Moreira	79	12
235	"	" Levy, menor	101	15
236	"	de Lacerda Franco	150	20
237	"	Leite de Almeida	9	1
238	"	Leite de Almeida Prado, Junior . .	171	18
239	"	Luiz de Assumpção, menor . . .	28	5
240	"	de Macedo Ferreira, menor . . .	26	5
241	"	Manuel Rodrigues, herança . . .	23	4
242	"	Manuel, f.º do dr. Victorio Cresta .	5	1
243	"	de Mello Nogueira, menor . . .	75	12
244	"	Mercado	53	10
245	"	Nunes Ribeiro	200	11
246	"	de Padua Salles	800	52
247	"	Paulino, f.º de Eduardo L. de Abreu	22	4
248	"	Penteado	666	43
249	"	Pinheiro Nobre	31	6
250	"	Prospero	50	10
251	"	de Queiroz Telles	125	16

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
252	Antonio Ribeiro de Lima	87	14
253	" da Rocha Cintra, menor	8	1
254	" Rodrigues de Carvalho	50	10
255	" dos Santos Carvalhinho	55	10
256	" da Silva Prado	1.801	102
257	" da Silva Prado, de Mattão . . .	150	20
258	" da Silva Prado Netto, menor . .	7	1
259	" da Silveira Rezende.	174	21
260	" de Toledo Lara	2.238	124
261	" Worscheck, Jundiahy	3	0
262	Aracy, f.ª de Heitor Tobias de Aguiar . .	1	0
263	Arcebispado da Bahia	8	1
264	Aristides de Lara Toledo Piza, menor . . .	42	8
265	Aristides de Toledo Piza	33	6
266	Armand David Weil	37	7
267	Armand de Siorac	8	1
268	Armando de Abreu	533	39
269	" Alvares Penteado	1.000	62
270	" Prado, dr.	50	10
271	Arnaldo Augusto Vieira de Carvalho, dr. . .	106	15
272	" f.º de Domingos F. Pereira Porto .	5	1
273	" Segesser, f.º do Barão de Segesser de Brunnegge	11	2
274	" Simões, menor	3	0
275	Aron, Irmãos & Comp.	326	28
276	Arthur de Almeida Rezende	100	15
277	" de Azevedo Marques	1	0
278	" de Cerqueira Mendes	19	3
279	" & Ed. Levy	330	29
280	" Ferreira Coelho	35	7
281	" f.º de d. Angela dell'Anesa	106	15
282	" Franco Mourão	54	10
283	" Jambeiro Costa, dr.	4	0
284	" Levy	22	4
285	" Martins da Costa Passos, dr. . . .	100	15
286	" Porchat de Assis	10	2
287	" Teixeira de Camargo	40	8
288	Arturo Santucci	5	1
289	Ary, f.ª de Joaquim Pereira	2	0
290	Ascanio Villas Boas, dr.	66	11
291	Associação Beneficente Jesus, Maria, José .	10	2
292	" Commercial de Santos	10	2
293	" N. S. da Salette	10	2
294	" Protectora da Infancia Desvalida .	2.133	119

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
295	Associação Protectora dos Morpheticos de Jundiahy	18	3
296	" S. Vicente de Paulo, Braz, sec.° f.ª	5	1
297	" Soccorros Mutuos Artes e Officios	70	12
298	Augusta Emma Catharina Hempel	133	18
299	" F. Hoff, menor	10	2
300	" Hoff	77	12
301	" Leonor Franzel	7	1
302	Auguste Demanet	4	0
303	Augusto Cesar de Mattos	356	30
304	" Ferreira dos Santos	50	10
305	" f.° de Antonio Leme da Fonseca . .	268	25
306	" Gatelet, capitão	30	6
307	" Haas	5	1
308	" de Paula Ramos	16	3
309	" de Souza Marques, dr.	50	10
310	Aurelia Alves Bueno Gomide	33	6
311	Aurelia C. Pacheco Jordão	51	10
312	Aurora dos Santos Silveira	53	10
313	Avelino Pacheco.	22	4
	B		
314	Banco do Commercio e Industria de S. Paulo	1.726	96
315	Banca Francese e Italiana per l'America del Sud	10.655	549
316	Banque de Paris et des Pays-Bas	50.000	2.512
317	Barão de Muritiba	215	20
318	" de São Joaquim	60	11
319	" de Tatuhy	900	57
320	Baroneza de Arary	80	13
321	" de Itajubá	800	52
322	" de Jacarehy	450	35
323	" de Nioac	450	35
324	Basilio da Silveira Cintra	14	2
325	Beatrice Madeleine Wysard, menor . . .	17	3
326	Beatriz, f.ª de Alvaro de Aguiar Vallim . .	6	1
327	" f.ª de Sidney James Crowther Smith	1	0
328	" f.ª do Visconde de La Tour . . .	25	5
329	" Penteado Prado, menor	5	1
330	Belmira Ferreira dos Santos	200	22
331	Belmira Ramos	11	2
332	Bellarmina Pinheiro e Prado	40	8
333	Benedicta Alves de Mello Nogueira	1.295	77
334	" f.ª de Adolpho do Amaral Campos	10	2

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
335	Benedicta Maria Carneiro	636	44
336	" Maria da Conceição	320	28
337	Benedicto de Aguiar Peçanhã	12	2
338	" do Amaral	3	0
339	" Castilho de Andrade	1.500	87
340	" Guimarães	10	2
341	" Octaviano de Brito	22	4
342	Benjamin Antunes de Oliveira Junior, menor	53	10
343	" Blum	319	28
344	" Couto, menor	11	2
345	Benta, f.ª de Fernando Vieira de Moraes . .	7	1
346	Bento Antonio Pereira	57	10
347	" José de Carvalho.	2.218	123
348	" de Lacerda Filho	110	16
349	" Loeb	148	19
350	" de Oliveira, f.º de J. W. de Oliveira	9	1
351	" Pinto do Rego Freitas	710	48
352	Bernard Hass	160	20
353	Bernardina F. de Campos	7	1
354	Bernardino Gonçalves Martins Vieira . . .	5	1
355	Bernardo Hoff	11	2
356	Bernardo José de Lima	12	2
357	Bertha, f.ª Francisco G. Guimarães . . .	16	3
358	Bertha Münzer	5	1
359	Bertholina Maria de Jesus Franco	2	0
360	Bertilia Ribeiro de Mendonça	2	0
361	Bismark, f.º de d. Maria Honoria	2	0
362	Blandina Baroncelli	1	0
363	Boaventura Rodrigues de Souza	169	20
364	Boris Frères	1.641	94
365	Branca Corrêa de Moraes	10	2
366	Brazilia Carolina de Andrada Machado . .	82	14
367	" Dias Leite	59	10
368	" Pompeo Franco de Andrade, menor	2	0
369	Brasilianische Bank für Deutschland . . .	622	43
370	Brazilina Amelia Pedroso	85	14
371	Brazilina da Silva Fonseca	26	5
372	Brazilio Machado, dr.	50	10
373	British Bank of South America Ltd. . . .	1.158	70
	C		
374	Caio Penteado Prado, menor	29	5
375	Caisse Générale de Réports et de Dépôts . .	2.950	160

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
376	Caixa Auxiliar dos Emp.^os^ da Cont.^rla^ Central	83	13
377	Camille Levy	452	32
378	Camillo Soares de Camargo	80	13
379	Candida Augusta de Andrade	304	27
380	" f.ª de Adolpho do Amaral Campos .	10	2
381	" f.ª de d. Maria Honoria	35	7
382	" Ribeiro de Mendonça	2	0
383	Candido Francisco Saldanha	21	4
384	" f.º de Juvenal Corrêa de Mello . .	2	0
385	" Torales de Gismenes	110	16
386	Canuto José Saraiva Junior, menor	1	0
387	Capitaine Campêche	22	4
388	Carlo Pareto & Comp.	213	23
389	Carlos Alberto, f.º de Carlos D. de Carvalho	5	1
390	" Augusto, f.º do Dr. Erasmo do Amaral	13	2
391	" " Hoff	75	12
392	" " Monteiro de Barros . . .	170	21
393	" " Pereira Guimarães. . . .	206	22
394	" Eduardo, f.º de Manuel da Cunha Lobo	114	16
395	" Emilio de Azevedo Marques . . .	65	11
396	" f.º de Carlos de Andrade Villares . .	63	11
397	" f.º de Domingos Roque da Silva . .	185	21
398	" f.º de d. Henriqueta M. da Conceição	33	6
399	" f.º de Joaquim de Mendonça Filho .	1	0
400	" G. Rheingantz, herança	213	23
401	" Gaetani	21	4
402	" José Schulmann, menor	3	0
403	" Luiz, f.º de Cesar Pereira de Souza .	3	0
404	" de Oliveira Lemos	4	0
405	" Olympio Leite Penteado	48	9
406	" Paes de Barros	2.600	142
407	" Penteado Prado, menor	10	2
408	" Ringmann	30	6
409	" Schorcht	300	27
410	" Schorcht Junior	234	24
411	" Vasconcellos de Almeida Prado . .	251	25
412	Carlota Novaes de Borba	10	2
413	Carmelina Prates da Silva Baptista . . .	73	12
414	Carmen Cecilia Monteiro de Barros Cresta .	16	3
415	" f.ª de Antonio Pereira de Queiroz .	1	0
416	" f.ª de Aquilino Negrini	2	0
417	" f.º de Carlos de Andrade Villares .	63	11
418	" f.ª de Brasilio José Pompeu . . .	4	0
419	" f.ª de Justiniano W. de Oliveira . .	9	1

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
420	Carmen do Val	270	26
421	Carolina Ambrosina Franzen	35	7
422	" Augusta de Moraes e Silva . . .	96	14
423	" Augusta Vaz de Carvalhaes . . .	93	14
424	" Borges Schmidt	10	2
425	" Corrêa Cardoso	67	11
426	" f.ª de Francisco de Oliveira . . .	14	2
427	" Leal Fernandes	2	0
428	" Moreira da Cruz	32	6
429	" Prado da Silva Prado	1.549	89
430	" Rudge Ramos Parada	4	0
431	" Tamandaré Teixeira	48	9
432	Casa Pia de S. Vicente de Paulo	116	16
433	Cassio, f.º de Leovigildo da Silva Prado . .	38	7
434	Catharina Forster	1	0
435	Catharina Schorcht	400	32
436	Catherine Ellis Lawrence, menor	10	2
437	Cecilia Almeida	100	15
438	" Carmen Monteiro de Barros . . .	33	6
439	" Helena, f.ª de Mario de Oliveira Rôxo	5	1
440	" Leal Fernandes	2	0
441	" Luiza, f.ª de Alfredo A. S. Rangel .	21	4
442	" de Moraes Monteiro de Barros . . .	2.000	112
443	Celestina Beck	5	1
444	Celestina Bourroul	12	2
445	Celestino de Azevedo	200	22
446	Celestino, f.º de d. Mariana Prada	28	5
447	Celia, f.ª de d. Maria Xavier de A. Campos	6	1
448	Celika Bonino, menor	53	10
449	Celisa da Silveira Rezende	176	21
450	Celso, f.º de Julio Gerim	2	0
451	Celso da Silveira Rezende, dr.	177	21
452	Cenobelino de Barros Serra, menor . . .	9	1
453	Centro Academico "Onze de Agosto" . . .	6	1
454 455	Centro Beneficente dos Empregados da Locomoção da Companhia Paulista .	42	8
456	Cesarino Irmãos & Comp.	260	25
457	Charles Hildebrand	11	2
458	" J. Harrah Junior	300	27
459	" Leopold Hirsch	5	1
460	" Levy	350	30
461	" Maurice Hennin, menor	50	10
462	" Weiller & Comp.	620	43
463	Christiano Adolpho Pohlmann	85	13

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
464	Christina Quirino dos Santos	19	3
465	Christovão Junqueira de Almeida, menor . .	32	5
466	Christovão Falcone	2	0
467	Cicero, f.º de João Pinto Ferraz.	7	1
468	Cincinato, f.º de Alfredo Braga	1	0
469	Clara de Andrade Pina.	5	1
470	" f.ª de José Manuel da Fonseca . . .	80	13
471	" de Lacerda	80	13
472	" Prates da Fonseca	115	16
473	Clarice Couto, menor	6	1
474	Claudina de Paiva Azevedo, herança . . .	5	1
475	Pinheiro e Prado	42	8
476	" de Souza Sampaio	24	4
477	Clement Etchbarne	45	9
478	Clemente da Costa e Silva	50	10
479	Clementina Schmidt	160	20
480	Clementino de Oliveira, menor	4	0
481	Clotilde Augusta Martins Vieira	5	1
482	Clotilde Ribeiro de Mendonça	4	0
483	Collegio N. S. do Carmo, de Guaratinguetá	200	22
484	Cômte Alexandre Izembeck	9	1
485	" Edouard de Montbron	250	25
486	" Etienne de Montbron	100	15
487	C. Paulista de Seguros Maritimos e Terrestres	200	22
488	Companhia Prado Chaves	28	5
489	Comtesse Renée de Meloises	68	11
490	Conde d'Escherny	315	28
491	Conde Robert de Montbron	2	0
492	Condessa Carlos Monteiro de Barros . . .	80	13
493	" de Cavalcante	42	8
494	" de Legge	2.150	120
495	" Monteiro de Barros	1.200	72
496	Corbiniano de Aquino Fonseca	150	17
497	Cornelia Rodrigues Peixoto	320	26
498	Custodia Candida Martins Vieira	5	1
499	Cyra da Silveira Rezende	176	17
500	Cyro, f.º de Bernardino José Leite	6	1
501	Cyro, f.º de Justiniano W. de Oliveira . .	9	1
	D		
505	Daniel Campbell	21	4
506	" Heydenreich	500	37
507	" Kruss	2	0

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
508	Daniel José Rodrigues	3.200	172
509	" de Souza Ramos	31	6
510	Dario Rudge da Silva Ramos	2	0
511	Decimo Refinetti	10	2
512	Delphica Rodovalho de Sampaio	42	8
513	Deolinda Alves Porto de Siqueira	60	11
514	" Candida de Moraes Campos . . .	83	13
515	" Eugenia de Campos Toledo . . .	200	22
516	" de Freitas Guimarães Malheiro . .	304	27
517	" Izabel de Campos, menor . . .	108	15
518	Desiderio Stapler, dr.	70	12
519	Didimo, f.° de Benedicto Rolim	17	3
520	Dinorah, f.ª de Odulpho Cardoso	10	2
521	Diogenes de Lemos Azevedo, menor . . .	15	3
522	Diogo de Abreu Teixeira	309	27
523	" José de Andrada Machado	39	7
524	" Machado	1	0
525	Dolores Martins	3	0
526	Domingas, f.ª de F. R. dos Santos Bonfim	181	21
527	Domingos Gabriel Fernandes Pereira . .	14	3
528	Domittilia Alves Marcondes de Araujo . .	6	1
529	Donatilia, f.ª de d. Balbina C. Soares . . .	10	2
530	Duarte Perez do Rego Monteiro, dr. . . .	100	15
531	Dulce Carvalho, menor	16	3
532	" Oliveira de Vergueiro	8	1
533	" Vallim, menor	3	0
	E		
534	Edith Cornehls, menor	5	1
535	" f.ª de Holger J. Kok	42	8
536	" f.ª do dr. Reynaldo Porchat	4	0
537	" Pereira da Rosa, menor	164	20
538	Edmé Edouard Champion	100	15
539	Edmond Adolph Dreyfus	357	30
540	Edouard Julien Levy, menor	133	18
541	Edouard Ullmo	106	15
542	Eduardo de Andrade Villares	1.066	65
543	" f.° de Eduardo Limpo de Abreu .	27	5
544	" Limpo de Abreu	111	16
545	" Mario, f.° de Ernesto Ramos . .	10	2
546	" Maxwel Rudge	1.116	68
547	" Prates, conde de Prates	3.000	162
548	" Rodrigues, de Mogy-Mirim . . .	36	7

Numero de ordem	NOMES	Numero de secções	Numero de votos
549	Eduardo da Silva Prado, menor	41	8
550	" dos Santos Prates, menor	64	11
551	Edward William Wysard	14	10
552	Edward Steiner	1	0
553	Eglantina Penteado da Silva Prado. . . .	1.000	62
554	Eleonor Mather	32	6
555	Elias Antonio, f.º do dr. Erasmo do Amaral	4	0
556	Elias Quartim de Albuquerque	1	0
557	Eline Maria, f.ª de Holger Jansen Kok . .	42	8
558	Elisa de Aguiar de Andrade	2.000	112
559	" Annie Tindal	106	15
560	" de Assumpção Amarante Cruz, menor .	66	11
561	" Blomeley	24	4
562	" f.ª de Affonso Pires Fleury	9	1
563	" f.ª de Edmundo Wright	4	0
564	" Fomm Garcia Redondo	6	1
565	" Franco Mourão	104	15
566	" Harrah Forster	94	14
567	" Josephina de Andrade Machado . . .	98	14
568	" Leal Fernandes	2	0
569	" de Mello Azevedo Marques	7	1
570	" Pinheiro e Prado	6	1
571	" da Silva Prado	376	31
572	Elisabeth A. Hine, veuve de Philip Delamain	23	4
573	" f.ª de Luiz Backeuser	53	10
574	" de Oliveira Lemos, menor . . .	4	0
575	Ellen Luiza Baggot	1	0
576	Elmira da Silveira Cintra	15	3
577	Elsa Hoff, menor	10	2
578	Elsie Broad, menor	6	1
579	Elvira, f.ª de Angela dell'Anese	107	15
580	" f.ª de d. Ernesta M. Buchi	21	4
581	" f.ª de Francisco de Almeida Ferraz .	6	1
582	" f.ª de Francisco de Oliveira . . .	15	3
583	" Gomes	17	3
584	" de Paula Machado	448	34
585	" Silva	2	0
586	" Simões, menor	3	0
587	Elza de Moraes Aguiar, menor	6	1
588	Emile Hertz	50	10
589	Emile Jourdan	109	15
590	Emilia Jordão Pereira de Souza	500	37
591	" Marcondes Alves de Araujo . . .	131	18
592	" Slanino Mestrinho	10	2

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
593	Emilio Petronieri	45	9
594	Empire Trust Company, de New-York	74.431	3.734
595	Eponina, f.ª de Adolpho do Amaral Campos	10	2
596	Eponina Prado Soares de Moura	304	27
597	Erasmo Teixeira de Assumpção Junior, menor	28	5
598	Ercilia Rudge da Silva Ramos, menor	2	0
599	Ercilia Alves Pinto	234	24
600	Ermelinda Cabral de Vasconcellos	73	12
601	Erminia Ubelhard Lemgruber	418	33
602	Ernani, f.º de Justiniano W. de Oliveira	9	1
603	Ernest Worms	53	10
604	Ernesto de Campos	108	15
605	" f.º de d. Ernesta M. Buchi	21	4
606	" W. Lupton	145	19
607	Escholastica de Lacerda	85	13
608	Escholastica de Queiroz Telles	219	23
609	Escola de Commercio de S. Paulo	74	12
610	Esmeralda Augusta Escobar de Luné	2	0
611	Esmeralda, f.ª de d. Virginia de A. Godoy	8	1
612	Espiridião Eloy de Barros Pimentel	160	20
613	Estevam Ferraz de Toledo	53	10
614	" José Martins Vieira	5	1
615	" Negreiros Guimarães	6	1
616	Esther Blomeley	49	9
617	" de Campos, menor	108	15
618	" f.ª de d. Emiliana Justina de Oliveira	5	1
619	" Quirino dos Santos	19	3
620	" Junqueira de Almeida, menor	32	6
621	Etelvina, f.ª de d. Ernesta M. Buchi	21	4
622	Etienne Chauvy	50	10
623	Ethel Mary White	5	1
624	Eufrasia Teixeira Leite	198	22
625	Eufrosina de Aguiar Haupt	132	18
626	Eudoxia Sampaio Luz	6	1
627	Eugenia de Barros Oliveira	73	12
628	" Pacheco	3	0
629	" Paulus	4	0
630	" da Silva Prates	266	25
631	" Tamandaré Teixeira	48	9
632	Eugenio Dias Leite, conego	64	11
633	Eugenio Gomes do Val	346	29
634	Eulalio da Costa Carvalho	399	32
635	Evangelina, f.ª de Edgard F. de Carvalho	13	2
636	Evangelina, f.ª de Alberto M. Moreira	6	1

Numero de ordem	NOMES	Numero de secções	Numero de votos
637	Evaristo Alves de Lima	40	8
638	Evaristo Retaillian	50	10
639	Everardo Toledo Bandeira de Mello . . .	75	12
	F		
640	Fabio Ramos	43	8
641	Fausta Rodrigues Jordão	80	13
642	Faustina de Moraes Camargo	10	2
643	Fausto, f.º de Bernardino José Leite . . .	6	1
644	Felicidade da Rocha Leão	10	2
645	Felicio de Campos Cintra	176	21
646	Felicissima de Assumpção Toledo	20	4
647	Felicissima de Lara Toledo Piza, menor . .	42	8
648	Felippe Cabral de Vasconcellos, menor . .	44	8
649	Felippe Rodrigues de Siqueira	10	2
650	Felizardo A. Cavalheiro e Silva, dr. . . .	30	6
651	Ferd'nand Pierre	50	10
652	Fernando Aleixo de Moraes	14	3
653	" Dreyfus	200	22
654	" f.º de d. Anna Brotero de Barros	361	30
655	" f.º de Fernando Vieira de Moraes	7	1
656	" de Toledo Piza, menor	11	2
657	Filadelpho de Campos Aranha	124	17
658	Fils de R. Picard & Comp.	76	12
659	Firmina Firma de Andrade Cunha . . .	5	1
660	Firmina Pereira Teixeira	450	35
661	Firmino de Assumpção Teixeira	106	15
662	Flaminio Levy	50	10
663	Flavio, f.º de Bernardino José Leite . . .	6	1
664	Flora Egydio	5	1
665	Florence May Tindal, menor	26	5
666	Florentino Lopes Castilho	4	0
667	Floriano, f.º de Odulpho Cardoso	10	2
668	Fortunata Fenile	7	1
669	Fortunata Gabriella de Toledo	75	12
670	Fortunato Theodoro Ferreira Bretas . . .	9	1
671	Francis W. Foot, menor	2	0
672	Francisca de Alcantara Madeira	5	1
673	" de Alvarenga	273	26
674	" Alves de Carvalho	5	1
675	" Amelia de Toledo	177	21
676	" Amelia de Paula	55	10
677	" Carolina dos Anjos	12	2

Numero de ordem	NOMES		Numero de acções	Numero de votos
678	Francisca	Dadney de Avelar Brotero . . .	330	29
679		Elisa H. de Camargo	4	0
680	"	Emilia Pacheco Jordão	11	2
681	"	Eugenia, f.ª de José M. Passalacqua	34	6
682	"	" Pinto e Silva	30	6
683	"	" Teixeira Leite Bruhns .	120	17
684	"	de Lacerda Azevedo	10	2
685	"	de Lara Toledo Piza, menor . .	42	8
686	"	Maria de Almeida	22	4
687	"	Setembrina de Queiroz Telles . .	232	24
688	"	Silveira do Val	742	49
689	"	do Valle Cintra	117	16
690	Francisco	de Albuquerque Cavalcante, dr. .	100	15
691	"	de Almeida Camargo	63	11
692	"	de Almeida Prado	10	2
693	"	Alves de Oliveira	53	10
694	"	de Andrade Coutinho	53	10
695	"	Antonio de Oliveira	120	17
696	"	" de Souza Queiroz . . .	53	10
697	"	" de Queiroz Telles . . .	1.110	68
698	"	Augusto de Barros	12	2
699	"	Augusto Schulmann, menor . . .	2	0
700	"	Borges Pereira do Amaral, menor	17	3
701	"	Campeolo	29	5
702	"	Dias Prado, menor	1	0
703	"	Duarte de Rezende	20	4
704	"	Farani	282	26
705	"	f.º de Francisco Malta Cardoso .	50	10
706	"	f.º de José F. de A. Negreiros . .	586	41
707	"	f.º de José Manuel da Fonseca .	80	13
708	"	Gomes Ferraz	64	11
709	"	Grotta	164	20
710	"	Ignacio dos Santos Cruz Junior .	29	5
711	"	José Rodrigues	80	13
712	"	Lobo Leite Pereira.	117	16
713	"	Luiz Soares de Souza e Mello . .	1.066	65
714	"	Magaldi	160	20
715	"	Moura Brandão.	8	1
716	"	de Paula Oliveira Borges . . .	665	45
717	"	" " Medina Ramos . . .	9	1
718	"	" " Rodrigues Alves . . .	1.515	88
719	"	" " Simões dos Santos . .	23	4
720	"	Peixoto Ferreira de Souza . . .	3.600	192
721	"	Ribeiro Santiago, dr.	150	20

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
722	Francisco da Rocha Mello	30	6
723	" Rodrigues de Camargo	435	34
724	" Soares de Camargo	1.400	82
725	" Tavares Machado	10	2
726	" Teixeira Junior	150	20
727	Vaz de Almeida	100	15
728	" Verissimo	12	2
729	" Xavier Paes de Barros	34	6
730	" Xavier Pinheiro e Prado	50	10
731	Frank J. Egan	5	1
732	Franklin Washington Hatch	1	0
733	Frederico Antonio de Barros Brotero, menor	20	4
734	" Augusto Cesar de Mattos . . .	40	8
735	" de Barros Brotero	300	27
736	" José, f.º de A. A. S. Rangel . . .	6	1
737	Merri	5	1
	G		
738	Gabriel Pio da Silva Junior, dr.	50	10
739	Gabriella Aranha Rodovalho	347	29
740	de Azevedo Marques	3	0
741	" Dumont Villares	499	37
742	" Ferraz de Mesquita	19	3
743	" f.ª de Carlos de Andrade Villares .	63	11
744	Gomide	51	10
745	Gastão Cahen	1	0
746	Gastão, f.º de Domingos Roque da Silva . .	189	21
747	Gaston de Cerjat	5	1
748	Gaston Weill	137	18
749	Germiniano Costa	106	15
750	George John Marijoribanks	400	32
751	Georges Castier	20	4
752	" Deyfrus	213	23
753	" Levy	74	12
754	" Levy, de Paris	10	2
755	Georgina, f.ª de Alfredo Foot	3	0
756	" f.ª de d. Maria Honoria	2	0
757	" Tamandaré Teixeira	48	9
758	Geraldo Melillo & Comp.	13	2
759	Germaine de Breuilpont	110	60
760	Germaine Burchard, menor	452	35
761	Gertrude Edler	20	4
762	Gertrudes Carolina Pinto Neves, herança . .	48	9

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
763	Getulia, f.ª de Aquilino Negrini	2	0
764	Gervasio Ferreira de Araujo	5	1
765	Giacomo Define, dr., f. de Leonardo Define	50	10
766	Giuseppe A. Pavani, menor	32	6
767	Gonçalo da Silva Leme	10	2
768	Gregorio, f.º de Antonio Leme da Fonseca .	409	32
769	Grumbach Waller & Comp.	922	58
770	Guilherme de Andrade Villares	1.019	63
771	" Cornehls, menor	6	1
772	" Ellis, dr..	6	1
773	" dos Santos Prates, menor . . .	128	17
774	Guilhermina Augusta de Oliveira	12	2
775	" f.ª de Antonio Gomes Lourenço	18	3
776	" de Macedo	13	2
777	" Marcollina de Vasconcellos . .	11	2
778	Guiomar, f.ª de Francisco G. Guimarães . .	16	3
779	Guiomar Junqueira de Almeida, menor .	32	6
780	Gustave Bandoin	90	14
781	Gustav Witzke	11	2
782	Gustavo Adolpho Hoff	19	3
783	" f.º de Alberto Lion	2	0
784	" de Lara Campos	207	22
785	" de Moraes Barros	44	8
	H		
786	Harry Tyrell Gray, menor	2	0
787	Hector Adams, dr.	10	2
788	Heitor Prates Baptista	140	19
789	Helena, f.ª de Alberto Lion	2	0
790	" f.ª de Americo Machado	11	2
791	" Gagstatter	64	11
792	" Paulina S. M. Guilhermina de Voys .	85	13
793	Helvetia, f.ª de R. O. Hessebring	1	0
794	Heloisa Cecilia, f.ª de Victorio Cresta . .	5	1
795	Henri Baumann	500	37
796	" Dreyfus	53	10
797	" Mennequin	56	10
798	" Weill	24	4
799	Henriette Amelie W. Vincens de Bouguereaux	200	22
800	Henrique Claro da Cunha.	105	15
801	" Fretin, menor	4	0
802	" Tinson	200	22
803	Henriquetta de Azevedo Marques	3	0

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
804	Henriquetta Flôres	29	5
805	Henriquetta Molina Quartin	5	1
806	Henry Lerolle	279	26
807	Henry William White	42	8
808	Heraldo Pimenta Bueno	6	1
809	Herculano de Araujo Cintra	35	7
810	Hermann Chêne, padre	10	2
811	Hermann Levy	78	12
812	Hermantina, f.ª de Eduardo L. de Abreu .	27	5
813	Hermantina Sydow	106	15
814	Hermes Ernesto Alves de Lima	400	32
815	Herminda Mariano	9	1
816	Herminia de Lara Toledo Piza, menor . .	42	8
817	Herminia Michaellis	98	14
818	Herminio, f.º de d. Justiniana R. M. das Flôres	1	0
819	Hildebrand Cantinho Cintra	4	0
820	Honorata Maria Domingas, preta	5	1
821	Horacio de Aquino Fonseca	300	27
822	Horacio Gonçalves Pereira	10	2
823	Hortence Blot	43	8
824	Hospital Samaritano	68	11
825	Hospital S. V. de Paulo, de S. R. de P. Quatro	10	2
826	Hyppolito Marcondes Alves de Araujo . .	12	2
	I		
827	Ida Cornehls, menor	27	5
828	Idalina do Amaral Pinto, menor	24	4
829	Idalina, f.ª de A. A. Rodrigues Dias . . .	66	11
830	Ignacio Ferreira de Camargo, herança . . .	24	4
831	" f.º de Manuel de Paula L. de Barros	1	0
832	" Penteado	8	1
833	Ignez de Mesquita Vergueiro, menor . . .	51	10
834	Ildefonso Baptista de Oliveira	320	28
835	Iracema, f.ª de d. Rosalia de Lacerda Corrêa	381	31
836	Iraydes Lopes Chaves	250	25
837	Iréne de Campos, menor	108	15
838	Iréne, f.ª de Alberto Lion	2	0
839	Irma Goudier	150	20
840	Irmandade de Nossa Senhora do Rosario . .	53	10
841	" de N. S. do Terço, de Santos . .	13	2
842	" da Misericordia do B. Descalvado	89	13
843	" do Santis.mo Sacram.t de S. Paulo	30	6
844	Irineo Wagner	149	19

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
845	Ismael de Campos, menor.	108	15
846	Ismenia de Almeida	6	1
847	Ismenia de Campos, menor	108	15
848	Isolina Bodé	18	3
849	Ivan da Silva Bruhns	105	10
850	Izabel Andresa, f.ª de C. A. de Oliveira . .	5	1
851	" Maria de Moraes, menor	11	2
852	" de Nioac.	450	35
853	" " de Paes Leme Zamith . . .	37	7
854	" " da Silva Pinto	4	0
855	" tutellada de Paulo de Moraes Barros .	90	14
856	Izaura de Almeida Prado	78	12
857	Izaura de Moraes	6	1
	J		
858	Jacqueline de Breuilpont	9	1
859	Jacyntho Cabral de Vasconcellos	13	2
860	Jacques Henri Barennes	63	11
861	Jacques Razzowich	213	23
862	Jalmy Pereira Dias	25	5
863	James Fernie	10	2
864	Jean L. Henri de Chêrade, cômte de Montbron	214	23
865	Jean Pierre Lage	2	0
866	Jeanne Devie Gayarde, veuve Gayard . . .	25	5
867	" Marie Escudier, veuve Chausson . .	216	23
868	" de Merrs.	50	10
869	" Moyses Picard	20	4
870	" Seintines	10	2
871	Jeremias Rodrigues Netto	370	31
872	Jeronymo Terra, f.º de Jeronymo Terra . .	25	5
873	Joanna Bernardina de Oliveira	35	7
874	" f.ª de d. Serafina Camara	2	0
875	" Rabello Monteiro de Barros . . .	340	29
876	João de Aguiar Pessanhã.	17	3
877	" Alvares Rubião Junior	200	22
878	" Alves de Figueiredo Junior	754	50
879	" " Torres	21	4
880	" " de Lima, dr.	5	1
881	" Antonio de Oliveira Cesar, dr. . . .	5	1
882	" Antunes de Araujo Pinheiro, dr. . .	50	10
883	" Baptista Ferraz, padre	105	15
884	" " Leme	10	2
885	" " de Moraes	106	15

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
886	João Baptista Oger, padre	29	5
887	" " de Oliveira Cardoso . . .	13	2
888	" " de Oliveira Costa	30	6
889	" " da Silveira Mello	81	13
890	" Barral, dr.	200	22
891	" de Barros	24	4
892	" de Barros Brotero	25	5
893	" Bernardo Eddebroch	190	22
894	" de Deus de Campos, menor	108	15
895	" de Campos Toledo	20	4
896	" Carlos, f.° de Henrique Mayrink . .	2	0
897	" Carlos Leite Penteado	48	9
898	" Cecato	12	2
899	" C. Santiago de Carvalho e Souza . .	22	4
900	" f.° de Antonio Nunes de Oliveira . .	17	3
901	" f.° de João de Lacerda Soares . . .	30	6
902	" f.° de João Pinto Ferraz	7	1
903	" Ferreira Bonilha, menor	17	3
904	" Franco Mourão	54	10
905	" Francisco Mendes	2	0
906	" Gaudino	60	11
907	" Godoy Leme da Silva, menor	10	2
908	" Gomes do Val.	342	29
909	" Gonçalves de Oliveira	26	5
910	" Guimarães, menor	10	2
911	" Jacob Cremm	7	1
912	" de Lacerda Franco, herança	80	13
913	" Lourenço de Siqueira, padre	58	10
914	" de Macedo Ferreira, menor	26	5
915	" Maria Paes	50	10
916	" Maria de Paiva	37	7
917	" O. de Oliveira Malheiro	93	14
918	" Pacheco de Toledo	22	4
919	" Pinto Carneiro	3.000	162
920	" Proost Rodovalho Junior, menor . . .	41	8
921	" Rodolpho Forster	32	6
922	" da Rocha Leão	10	2
923	" Schulmann, menor	1	0
924	" Soares do Amaral	1.250	75
925	" Thomaz, f.° de Annibal S. L. Chaves .	6	1
926	" Thomaz Pereira do Amaral, menor . .	17	3
927	" Ugliengo	10	2
928	" Vaz Louzan	44	8
929	" Vicente Perez	212	23

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
930	Joaquim de Araujo Coutinho	2	0
931	" de Araujo Pereira	106	15
932	" Augusto Ribeiro do Val	1.500	87
933	" d'Azevedo	130	18
934	" Corrêa de Araujo	226	23
935	" da Cunha Bueno	26	5
936	" Feliciano da Silva	80	13
937	" Ferreira Penteado	220	23
938	" f.º de Antonio de Campos Toledo .	172	21
939	" Franco Mourão	54	10
940	" Franco de Mello	750	50
941	" José da Silva Pinto Filho, menor .	2	0
942	" Manuel de Lima	6	1
943	" Manuel Pereira	78	12
944	" Marcellino da Silva Fialho . . .	72	12
945	" Martins de Siqueira	130	18
946	" Meira Botelho	470	36
947	" de Mendonça Filho	200	22
948	" Pereira Carneiro Bastos	10	2
949	" dos Santos Prates, menor	128	17
950	" da Silva Prado	264	25
951	" Simões Lameira	20	4
952	" Silverio de Castro Barbosa . . .	112	16
953	" Teixeira de Carvalho	17	3
954	" Teixeira Nogueira de Almeida . .	1.581	91
955	" Victor de Souza Meirelles . . .	150	20
956	" Victorino de Toledo	350	30
957	" Villac	2	0
958	" Vilella de Oliveira Marcondes, dr. .	25	5
959	Joaquina de Araujo Gomes Bernardo, baroneza de S. Joaquim	352	30
960	" Ferreira Cardoso	55	10
961	" f.ª de Manuel Duarte de Souza Lima	11	2
962	" Pinheiro e Prado	13	2
963	" dos Santos	6	1
964	" Soares Proença Bueno	134	18
965	Jocelyn Augusto Borba	6	1
966	Johann Haasis	144	19
967	John Frederic Dyke Gautier	43	8
968	John Johnson Tindal	26	5
969	Jorge de Mesquita Vergueiro, menor . . .	51	10
970	" de Andrade Maia, menor	5	1
971	" da Silva Prado, menor.	15	3
972	José de Alimathea Costa	8	1

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
973	José de Almeida Prado	11	2
974	" " Almeida Prado Primo	54	10
975	" Antonio Corrêa Fontes	68	11
976	" " de Gouvêa	42	8
977	" " Manuel Braga	1	0
978	" " da Silva Fialho	70	12
979	" " Soares	31	6
980	" Augusto do Nascimento.	36	7
981	" " Simões, menor	3	0
982	" " de Toledo Junior, menor . .	42	8
983	" Benedicto Marcondes de Mattos. . .	260	25
984	" Cabral de Vasconcellos.	213	23
985	" de Campos Penteado	6	1
986	" de Campos Toledo	41	8
987	" Cardoso de Siqueira	28	5
988	" Carlos, f.° do Visconde de Montbron .	22	4
989	" Carlos Pacheco e Silva, menor . . .	20	4
990	" Castellano	160	20
991	" Cesarino	226	23
992	" Coelho da Rocha	3	0
993	" Custodio da Silva Camargo	119	16
994	" Dias Aranha	10	2
995	" Duarte de Souza	12	2
996	" Eduardo, f.° de João L. Soares . . .	30	6
997	Eduardo Prates, menor	128	17
998	" Egydio de Souza Aranha	20	4
999	" Elias de Paiva Junior	34	6
1000	" Farani	500	37
1001	" Felix Nunes	539	39
1002	" Ferreira de Mello Nogueira	65	11
1003	" Ferraz de Camargo, de Piracicaba . .	75	12
1004	" " Junior	35	7
1005	" " de Sampaio	131	18
1006	" f.° de Antonio Gomes Lourenço . .	17	3
1007	" f.° da Baroneza de Muricy	8	1
1008	" f.° de d. Henriqueta M. da Conceição	33	6
1009	" f.° de José Manuel da Fonseca . . .	80	13
1010	" f.° de d. Maria Honoria	35	7
1011	" f.° de Primitivo de Castro R. Sette .	3	0
1012	" Francisco Dourado	10	2
1013	" Franco Mourão	132	18
1014	" Ignacio Monteiro de Barros	7	1
1015	" Ildefonso de Souza Ramos	320	28
1016	" Joaquim Pires	12	2

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1017	José Ladisláo Petter	2	0
1018	" Luiz de Oliveira Borges	240	24
1019	" Leite Forjaz	12	2
1020	" Manuel Braga	13	2
1021	" Marcellino Moraes Barros	78	12
1022	" Baria Blanco	90	14
1023	" Maria Passalacqua	26	5
1024	" Martins de Siqueira	300	27
1025	" Nhônhô Padre	93	14
1026	" Octavio de Queiroz Aranha, menor . .	12	2
1027	" Oliva, dr.	32	6
1028	" de Oliveira	87	13
1029	" de Paula Leite de Barros	3.798	202
1030	" de Paiva Oliveira	37	7
1031	" Pedro Strasburgo	394	32
1032	" Pinto de Almeida Junior	14	2
1033	" de Queiroz Lacerda	538	39
1034	" Rodrigues de Castro, menor . . .	4	0
1035	" Sanches Martins, menor	3	0
1036	" da Silva Prado	302	27
1037	" da Silveira Campos	19	3
1038	" de Souza Queiroz	897	57
1039	" Sebastião, f.° de J. A. de Souza Camargo	29	5
1040	" Thiago de Siqueira	9	1
1041	" Vicente de Queiroz Ferreira	1.000	62
1042	" Vicente de Souza Queiroz	947	59
1043	" Worms	45	9
1044	Joseph Krause	853	55
1045	" Levy, Paris	218	23
1046	" Paul René Delage	16	3
1047	Josephina Dias de Toledo	37	7
1048	" f.ª de José de Campos Toledo . .	21	4
1049	" Hortencia de Moura Brito . . .	2	0
1050	" Marotte	17	3
1051	" de Mello Malta	188	21
1052	" Moreira Pinto	4	0
1053	" de Paula Ramos	170	21
1054	" de Toledo	52	10
1055	Josino, f.° de José de A. Souza Camargo .	14	3
1056	Josué de Almeida Prado	10	2
1057	Jules Alfred Raison	15	3
1058	Jules Briant	150	20
1059	Julia A. de Oliveira Muniz herança . . .	12	2
1060	" Arminda	5	1

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1061	Julia Adelaide da Silva	20	4
1062	" d'Azevedo Marques	4	0
1063	" Henriqueta de Oliveira Valle . . .	500	37
1064	" Honoria, f.ª de d. Maria Honoria . .	35	7
1065	" Prates da Silva Baptista	731	49
1066	" Prudente de Moraes	115	16
1067	Juliano Martins de Almeida	205	22
1068	Julie Poullan	143	19
1069	Julien Simon	22	4
1070	Julio Angeleri	6	1
1071	" Bertini	50	10
1072	" Conceição	25	5
1073	" Gallo, dr.	15	3
1074	" Joaquim Gonçalves Maia	16	3
1075	" Mathias de Camargo	32	6
1076	Julietta de Barros Cerqueira	11	2
1077	" f.ª de Francisco de Oliveira . . .	15	3
1078	" Granja	2	0
1079	" Rodrigues	63	11
1080	Justiniana Ramos Maria das Flôres . . .	8	1
1081	Juvenal, f.º de Frederico Romeu	37	7
1082	Juvenal da Silva Prado	351	30
	K		
1083	Katie Fitz Gerald	115	16
	L		
1084	Lamartine, f.ª de Angela dell'Anese . . .	107	15
1085	Lambert Frères & Comp.	405	32
1086	Laura Faro de Araujo	74	12
1087	" de Lara Campos, menor	28	5
1088	" Mundt	26	5
1089	" Muniz de Souza Camargo, menor . .	29	5
1090	" da Silva Neiva, menor	25	5
1091	Lauro, f.º de Bernardino José Leite . . .	6	1
1092	Lavinia, f.ª de d. Henriqueta M. da Conceição	33	6
1093	Lavinia de Mesquita Barros	23	4
1094	Lazard Blum	267	25
1095	Lazare Dreyfus	160	20
1096	Leandro Pitta de Abreu Teixeira	7	1
1097	Leandro, f.º de Arthur Madeira	1	0
1098	Lelio de Toledo Piza, menor	11	2

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1099	Leon Bois, menor	21	4
1100	" Raphael Weill, dr.	101	15
1101	" Reiss	50	10
1102	Leonidia Prates da Silva Baptista, menor .	77	12
1103	Leonina, f.ª de Francisco de Oliveira . . .	14	2
1104	Leonor Augusta de Assumpção	134	18
1105	" Backeuser de Medeiros	85	13
1106	" de Cerqueira Lima Leite	11	2
1107	" Celencina de Campos	110	16
1108	" f.ª de A. Rodrigues de Siqueira . .	18	3
1109	" f.ª de Justiniano W. de Oliveira . .	9	1
1110	" Monteiro da Silva	221	23
1111	" de Moraes Barros	128	17
1112	" de Motta Lima	56	10
1113	" Supplicy, menor	67	11
1114	" da Veiga von Schilgen	96	14
1115	Leontina, f.ª de Manuel da Cunha Lobo . .	95	14
1116	Leontina Monteiro de Barros	90	14
1117	Leopoldina Ribas da Silva	25	5
1118	Leopoldo Pires de Moraes	7	1
1119	Leovigildo da Silva Prado	1.400	82
1120	Leticia, f.ª de João de Lacerda Franco . .	26	5
1121	Libania Guerra da Veiga Pinto	194	22
1122	Liborio Luiz Ferreira	30	6
1123	Lino Joaquim da Cruz	16	3
1124	London Country & Westminster Bank Ltd. .	20.087	1.016
1125	" and Brazilian Bank Ltd.	3.055	165
1126	" and River Plate Bank Ltd. . . .	2.673	146
1127	Louis Delamain	818	53
1128	Louis Etchbarne	34	6
1129	Louise Bouilly	12	2
1130	" Halphen Frey	2	0
1131	" Legru	75	12
1132	Lourenço Alves Cardoso	230	24
1133	" Aranha Rodovalho, menor . . .	41	8
1134	" f.º de Procopio C. de Vasconcellos	54	10
1135	" de Souza Passalacqua, menor . .	34	6
1136	" Westin de Vasconcellos	12	2
1137	Lucas, f.º de Lucas A. Monteiro de Barros	23	4
1138	Lucia, f.ª de A. A. Mendes	34	6
1139	" f.ª de Francisco Braida	1	0
1140	" f.ª de João de Lacerda Franco . . .	26	5
1141	" Maria, f.ª de Mathias de O. Rôxo .	7	1
1142	" de Moraes Barros, menor	224	23

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1143	Luzia de Lara Campos, menor	28	5
1144	" Silva	10	2
1145	Lucie Bourdillat	50	10
1146	Lucien Levy, Paris	50	10
1147	Lucilia Rocha, menor	12	2
1148	Lucilla, f.ª de M. da Cunha Lobo	114	16
1149	" f.ª de Michel Calogeras	20	4
1150	" Quartim Oelhafer, menor	6	1
1151	Lucinda Querino dos Santos	19	3
1152	Luiz Alfredo, f.º de A. A. S. Rangel . . .	7	1
1153	" Aranha, f.º do dr. Luiz Aranha . . .	70	12
1154	" de Andrade Villares	10	2
1155	" Fabiani	20	4
1156	" Fernandes	2	0
1157	" Fernando do Amaral, menor	2	0
1158	" f.º de Carlos de Andrade Villares . .	63	11
1159	" f.º de Luiz Alves de Almeida . . .	1	0
1160	" f.º de Francisco de Monlevade . . .	1	0
1161	" Gonzaga do Amarante Cruz, dr. . .	321	28
1162	" Joaquim de C. Carneiro Leão . . .	2	0
1163	" José Martins Vieira	77	12
1164	" de Lara Toledo Piza, menor	42	8
1165	" Leite Guimarães, herança	35	7
1166	" do Lago Guimarães	5	1
1167	" Monteiro da Silva, menor	58	10
1168	" Octavio de Souza Prates	189	21
1169	" Pereira Barreto, dr.	81	13
1170	" Rodrigues Ferreira	133	18
1171	Luiza de Almeida Leite e Silva	156	20
1172	" de Azevedo Marques Ferreira . . .	21	4
1173	" de Azevedo Salles Pinto	10	2
1174	" Brazilia Moreira Marques.	79	12
1175	" f.ª de d. E. M. M. Barros e J. M. Barros	21	4
1176	" Izabel Tindal, menor	26	5
1177	" Maria Nogueira	44	8
1178	" de Moraes Assumpção	213	23
1179	" Pereira Dias	205	22
1180	Luzia Maria da Conceição	100	15
1181	Lula Beatriz Wysard	53	10
1182	Lyceu do Sagrado Coração de Jesus . . .	38	7
1183	Lydia, f.ª de Antonio da Costa Junior . .	26	5
1184	" f.ª de Julio Conceição	16	3
1185	" f.ª de d. Mariana Prada	27	5
1186	" Maria, f.ª de Carlos D. de Carvalho .	5	1

Numero de ordem	NOMES	Numero de secções	Numero de votos
1187	Lydia Monteiro da Silva	58	10
1188	L. Grimbach & Comp.	56	10
	M		
1189	Madame Henri Paradis, nèe Lelia Roman .	190	22
1190	" Veuve Bianchi Celestin Georges . .	17	3
1191	" Veuve Picot, née Marie A. Tricaud	37	7
1192	Madeleine de Breuilpont	104	15
1193	Madeleine Sage	2	0
1194	Mallet Frêres & Comp.	507	37
1195	Malvina de Barros Leme	42	8
1196	Malvina Honoria, f.ª de d. Maria Honoria .	35	7
1197	Manuel André Gaspar	350	30
1198	" Candido da Costa	53	10
1199	" Carlos, f.º do dr. Luiz Aranha . .	70	12
1200	" da Cunha Lobo	10	2
1201	" da Costa Ferreira	4	0
1202	" Feliciano de Castilho	10	2
1203	" Ferreira Santiago	95	14
1204	" f.º de d. Angela dell'Anese . . .	106	15
1205	" f.º de José Manuel da Fonseca . .	80	13
1206	" f.º de Manuel Duarte de S. Lima .	11	2
1207	" Franco do Amaral	106	15
1208	" Garcia da Silva	213	23
1209	" Geraldo Forjaz	364	30
1210	" Geraldo Forjaz Junior	19	3
1211	" de Jesus Rodrigues de Castro . . .	7	1
1212	" Joaquim de Albuquerque Lins. . .	150	20
1213	" José Ferreira de Carvalho	78	12
1214	" José Gomes	234	24
1215	" Justo	29	5
1216	" Ladislau Loureiro	4	0
1217	" Marques Patarra	250	25
1218	" Martins Filgueira	53	10
1219	" Martins Fiuza	100	15
1220	" de Moraes	302	27
1221	" do Nascimento, f.º de J. P. M. Portella	51	10
1222	" de Paula Leite de Barros	114	16
1223	" Pinto Torres Neves	400	32
1224	" dos Santos Maia	120	17
1225	" da Rocha, menor	13	2
1226	" Rollemberg Leite de Sampaio. . .	95	14
1227	Manuella de Lacerda Vergueiro	13	2

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1228	Marcel Weill	37	7
1229	Marcello, f.º de Joaquim Mendonça Filho .	1	0
1230	Marcello Schmidt	16	3
1231	Marcio Pereira Munhós	2	0
1232	Marcos Antonio, f.º de Carlos A. M. de Barros	12	2
1233	Marcos Dolzam Inglez de Souza.	16	3
1234	Margarida Cabral de Souza	73	12
1235	" f.ª de d. Maria X. de A. Campos	6	1
1236	" Julietta de Azevedo Marques . .	100	15
1237	" Maria do Espirito Santo . . .	5	1
1238	" Pereira Pinto Calogeras . . .	533	39
1239	" Teixeira Leite Penido	49	9
1240	Margherita Meneghelli	53	10
1241	Maria Adelaide de Alvarenga Toledo . .	103	15
1242	" Agnotica Alvares Rubião	4	0
1243	" Alves Lima, menor	5	1
1244	" Amelia Cabral de Vasconcellos. . .	75	12
1245	" " da Costa Carvalho	94	14
1246	" " f.ª do dr. Annibal P. S. M. Chaves	6	1
1247	" " f.ª de A. A. de Souza Rangel	11	2
1248	" " Henriques dos Santos . . .	100	15
1249	" " Monteiro de Barros . . .	14	2
1250	" Angelica Alves Gomes	5	1
1251	" " de Araujo Cintra	66	11
1252	" " f.ª de José C. Mouth Filho	13	2
1253	" " de Souza Queiroz	24	4
1254	" d'Annunciação Ferreira de Abreu . .	85	13
1255	" Antonietta de Barros, menor . . .	5	1
1256	" Antonietta Pinheiro e Prado . . .	6	1
1257	" da Apparecida Fonseca, menor . .	126	17
1258	" de Aquino Fonseca	200	22
1259	" Augusta Nogueira	68	11
1260	" " Pacheco Jordão, menor . .	24	4
1261	" " Pinto	4	0
1262	" Baptista de Oliveira	62	11
1263	" de Barros Serra	20	4
1264	" Beatriz Penteado Prado, menor . .	25	5
1265	" Benedicta Marques, menor	9	1
1266	" Bulcão Giudice, menor	2	0
1267	" Camara	3	0
1268	" de Campos Mello	500	37
1269	" Candida de Castilho	1	0
1270	" Candida Penteado, menor	58	10

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1271	Maria do Carmo Aranha Rodovalho, menor	41	8
1272	" " " Gonçalves	12	2
1273	" " " de Moraes Gomide . . .	8	1
1274	" " " Oliveira	4	0
1275	" " " Queiroz Aranha, menor .	66	11
1276	" " " Rodrigues	22	4
1277	" Catharina, f.ª de Luiz da Silva Prado	5	1
1278	" Cecilia, f.ª de Eduardo Limpo de Abreu	27	5
1279	" " Nioac Segesser de Brunnegg .	120	17
1280	" " Rôxo de Souza Rangel . . .	23	4
1281	" Clementina Bueno Bierrenbach . .	44	8
1282	" Clarisse de Almeida Prado, menor .	1	0
1283	" da Conceição Franco de Andrade .	800	52
1284	" " " f.ª de Idal.ª N. A. Pinto	24	4
1285	" " " Gonçalves, menor . .	26	5
1286	" " " Simões	10	2
1287	" Cornehls, menor	28	5
1288	" das Dôres Bueno de Moraes . . .	586	41
1289	" Dulcelina de Campos Toledo . . .	163	20
1290	" Echer Pereira	16	3
1291	" Elisa Pereira dos Santos.	21	4
1292	" Elisabeth Tindal, menor	26	5
1293	" Elvira de Assumpção, menor . . .	28	5
1294	" Emilia Guimarães	100	15
1295	" Emilia dos Santos, menor	21	4
1296	" da Encarnação Brazilia Moreira, menor	112	16
1297	" Engracia Dias Leite	78	12
1298	" Ephigenia Aranha Rodovalho, menor .	41	8
1299	" Eponina Pacheco Rocha	75	12
1300	" Esther Cesar	12	2
1301	" Estephania dos Santos	3	0
1302	" Eufrasia	22	4
1303	" Eugenia, f.ª de C. A. M. de Barros	26	5
1304	" " f.ª de Cesar Pereira de Souza	2	0
1305	" " M. de Barros, cond.ª de Nioac	406	32
1306	" Fernandes	2	0
1307	" f.ª de Alvaro de Macedo Guimarães .	19	3
1308	" f.ª de Honorio Ferreira Pedrosa . .	67	11
1309	" Jeronymo Terra, hoje M. E. Terra	11	2
1310	" f.ª de Manuel de Paula L. de Barros	1	0
1311	" f.ª de d. Maria Izabel de C. Quartim	2	0
1312	" f.ª de d. Virginia de Almeida Godoy .	8	1
1313	" Flora Franco Soares	445	34
1314	" Forster	1	0

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1315	Maria Francellina Ferreira Peake	22	4
1316	" Francisca, f.ª de d. Maria G. V. Lessa	2	0
1317	" " Forjaz	16	3
1318	" " Pacheco Jordão, menor. .	24	4
1319	" Georgina Regis de Oliveira	53	10
1320	" da Gloria Azevedo	32	6
1321	" " " Ribeiro Marquitos . . .	133	18
1322	" " " Quartim de Moraes . .	37	7
1323	" Grotta	8	1
1324	" Guilhermina Pereira da Silva . . .	4	0
1325	" Helena da Silva Prado, menor . .	55	10
1326	" Ignacia de Aguiar Horta	53	10
1327	" Ignez, f.ª de João de Lacerda Soares	30	6
1328	" Izabel, f.ª de João Pinto M. Portella	51	10
1329	" " Gomide Furtado	50	10
1330	" " Pacheco Jordão, menor . . .	35	7
1331	" Joanna de Lacerda.	152	20
1332	" José de Assis Pacheco	60	11
1333	" " Corrêa da Silva	18	3
1334	" " Honoria Teixeira	33	6
1335	" " Pinto Neves	20	4
1336	" Josephina Collet e Silva	30	6
1337	" Julia	6	1
1338	" Junqueira de Almeida, menor . . .	32	6
1339	" de Lara Toledo Piza, menor . . .	42	8
1340	" Leal, menor	6	1
1341	" Leopoldina da Costa Aguiar . . .	12	2
1342	" de Lourdes, f.ª de Francisco A. Ferraz	6	1
1343	" " " de Almeida Lima, menor	100	15
1344	" " " Lemos, menor	4	0
1345	" " " Pacheco e Silva, menor .	20	4
1346	" Lucia, f.ª de V. P. Monteiro de Barros	66	11
1347	" Luiza Alves Leme	80	13
1348	" " de Campos	108	15
1349	" " Flym	51	10
1350	" " Grazan, veuve J. Goetschel . .	35	7
1351	" " de Lara Campos, menor . . .	21	4
1352	" " Leme Navarro	28	5
1353	" " Quirino dos Santos	220	23
1354	" " Villac	2	0
1355	" Luzia Barbosa Aranha	8	1
1356	" Luzia de Queiroz Aranha	1.000	62
1357	" Magdalena Cabral de Vasconcelols .	73	12
1358	" Marcolina Monteiro da Silva . . .	90	14

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1359	Maria Martins de Azevedo, menor	14	2
1360	" Monteiro de Barros Portella . . .	3.500	187
1361	" de Moraes, f.ª de José P. de Moraes	16	3
1362	" Miller	225	23
1363	" do Nascimento Rodrigues Jordão . .	80	13
1364	" Nazareth de Arruda Alvim	7	1
1365	" Nazareth Prado Pacheco e Silva . .	227	23
1366	" Olympia Romeu	30	6
1367	" Ozoria Ferreira dos Santos	47	8
1368	" de Paula Ramos Nogueira	2	0
1369	" Proença de Azurem Costa	55	10
1370	" Rita, f.ª de João Coutinho de Lima .	1	0
1371	" Rita Monteiro de Barros Rôxo . .	600	42
1372	" Rocha, menor	10	2
1373	" da Rocha Cintra	8	1
1374	" da Rocha Leão	10	2
1375	" Rosa de Assumpção Pinto	320	28
1376	" Rosalina, f.ª de Maria G. Vieira Lessa	16	3
1377	" da Silva Carneiro Fernando . . .	10	2
1378	" S. Michelet	7	1
1379	" Soares, menor	1	0
1380	" Sophia da Silva Prado	533	39
1381	" Sophia da Silva Prado, Filha . . .	399	32
1382	" Stella Penteado Prado, menor . . .	13	2
1383	" Thereza, f.ª de A. Dias Novaes Junior	37	7
1384	" " f.ª de L. A. Mont.º de Barros	16	3
1385	" " f.ª de V. P. Mont.º de Barros	82	13
1386	" " de Jesus Novaes	566	40
1387	" Umbellina Fernandes Vieira . . .	5	1
1388	" Umbellina Santiago Ferreira . . .	9	1
1389	" Vera Rôxo de Carvalho	23	4
1390	" Xavier de Almeida Campos	10	2
1391	" Westin de Vasconcellos	9	1
1392	Mariana Abranches Viotti	10	2
1393	" Ayrosa Garcia	47	9
1394	" Barbosa	33	6
1395	" f.ª de Francisco de Monlevade . .	1	0
1396	" de Oliveira Soares Proença Bueno .	80	13
1397	Mariano de Siqueira	64	11
1398	Marie Albert Cousin du Perceval	107	15
1399	" Amelie Henriette Barennes	63	11
1400	" Clotilde Grazan	35	7
1401	" Elisabeth Constancau	246	24
1402	" Josephine Meyer	272	26

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1403	Maria Louis E. Henri, vicômte de Cressac .	37	7
1404	" Mineur de La Rochelle	20	4
1405	Marietta, f.ª de João de Lacerda Franco . .	48	9
1406	Marina, f.ª de João Coutinho de Lima . .	1	0
1407	" f.ª de João Tapié	66	11
1408	" f.ª de Lucas Monteiro de Barros Rôxo	12	2
1409	" Prado de Queiroz Aranha, herança .	283	26
1410	Mario Bulcão Giudice, menor	2	0
1411	" Ferraz de Camargo	105	15
1412	" f.º de João Tapié	66	11
1413	" da Cunha Canto	21	4
1414	" Moreira de Mendonça, menor . . .	74	12
1415	" de Oliveira Lemos, menor	4	0
1416	" Prates da Silva Baptista, menor . .	94	14
1417	" da Silva Prado	300	27
1418	Mary H. Fonseca Cotching Speers, menor .	5	1
1419	" Izabell Baggott	4	0
1420	Marques de Breuilpont	166	20
1421	Marqueza de Itú	1.053	65
1422	Marquise Michelez de Boyer	26	5
1423	Martinho Burchard, herança	614	43
1424	Martinho, f.º de Martinho da Silva Prado .	22	4
1425	Martha Cecilia, f.ª do conde de Montbron .	37	7
1426	" f.ª de E. Cardoso Negreiros . . .	25	5
1427	" f.ª de Leovigildo da Silva Prado .	31	6
1428	" Hoff, menor	10	2
1429	Mathias Rodrigues Liberado	53	10
1430	Mathilde Bundschuh	13	2
1431	" f.ª de Cesar Pereira de Souza . .	12	2
1432	" M. da Fonseca, menor	1.000	62
1433	" Mainz	778	51
1434	" Montalbert	83	13
1435	" Roche	36	7
1436	Matthew H. Bush, herança	11	2
1437	Maurice Oppenhein	33	6
1438	Maurice Samuel	33	6
1439	Max Hennet	41	8
1440	Max J. F. Mundt	185	21
1441	Maximino Mendes da Silva	23	4
1442	Maximiano Ghedine	25	5
1443	Melciades, f.º do dr. Reynaldo Porchat . .	4	0
1444	Mercêdes de Siqueira Mendonça	10	2
1445	Michel A. Rinaldi	16	3
1446	Miquel Vieira Monteiro	426	33

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1447	Militão Nogueira de Carvalho	142	19
1448	Minnie Louise Everett	9	1
1449	Miquilina F. de Campos Camargo	8	1
1450	Moacyr, f.ª de Bernardino José Leite . . .	6	1
1451	Moacyr, f.º de Joaquim Maynert Kehl . .	3	0
1452	Moysés Marcondes, dr.	185	21
1453	M. V. Levy Frères & Comp.	9.478	486
	N		
1454	Narciso Belli	53	10
1455	Nathalio, f.º de Justiniana R. M. das Flores	1	0
1456	Nathan Rollmann	106	15
1457	Ney, f.º de Abel de Andrade Villares . .	42	8
1458	Nicoláo Tolentino Piratininga	10	2
1459	Nicoláo Vergueiro Le Cocq, dr.	65	11
1460	Nise Novaes, menor	3	0
1461	Noemia, f.ª de Bernardino José Leite . . .	6	1
1462	" f.ª de Carlos de Andrade Villares .	63	11
1463	" da Fonseca	6	1
1464	" de Lara Campos, menor	28	5
1465	" de Oliveira Barros	9	1
	O		
1466	Octaviano Pacheco Jordão	75	12
1467	Octacilio Junqueira de Almeida, menor . .	32	6
1468	Octavio, f.º de Alberto de M. Moreira . .	1	0
1469	Octavio, f.º de Leovigildo da Silva Prado .	33	6
1470	Odette Pereira Dias, menor	25	5
1471	Odillo, f.º de Joaquim Maynert Kehl . . .	3	0
1472	Olga, f.ª de Arthur Rodrigues	21	4
1473	" f.ª de Joaquim Maynert Kehl . . .	3	0
1474	" de Magalhães Araguayã de Maraude .	106	15
1475	Olindo Chiaffarelli, menor	9	1
1476	Olympia Cardoso Guimarães	2	0
1477	" Martins Meira Vieira	3	0
1478	" Porto de Siqueira	2.000	112
1479	Olympio Pinheiro de Lemos, herança . . .	27	5
1480	Ondina, f.ª de Brazilio José Pompeu . . .	3	0
1481	Ondina, f.ª de Lothario Novaes	3	0
1482	Orestes, f.º de Angelo Francischini . . .	5	1
1483	Orosimbo, f.º de Francisco de Almeida Ferraz	6	1
1484	Oscar, f.º de Francisco de Almeida Ferraz .	6	1

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1485	Oscar Leite Ribeiro de Faria	30	6
1486	Oscarlino Dias	47	9
1487	Osorio de Barros Neves	46	9
1488	Oswaldo, f.º de d. Maria Xavier de A. Campos	6	1
1489	Oswaldo, f.º do dr. Reynaldo Porchat . .	4	0
	P		
1490	Palmyra Block	87	13
1491	Paschoal Rotundo	32	6
1492	Paul Eugene Augustine d'Ariste	40	8
1493	" Hildebrand	10	2
1494	" Lefrèvre	13	2
1495	Paula von Hugo	94	14
1496	Paula da Silva Prado	94	14
1497	Paulina Augusta de Barros Campos . . .	318	28
1498	Paulina de Souza Queiroz	127	17
1499	Paulino de Almeida Freire	25	5
1500	" H. de Campos	108	15
1501	" Pacheco Jordão	75	12
1502	Paulo, f.º de A. A. Rodrigues Dias . . .	66	11
1503	" f.º de Domingos Roque da Silva . .	188	21
1504	" f.º de d. Idalina Novaes de A. Pinto	24	4
1505	" f.º de Francisco A. de Oliveira e Silva	1	0
1506	" f.º de João de Lacerda Franco . .	26	5
1507	" Fretin, menor	4	0
1508	" Malheiro de Mello, herança	12	2
1509	" Piza de Lara, menor	28	5
1510	" Plinio Barreto, menor	4	0
1511	" da Silva Prado	330	29
1512	Pedro Celidonio Gomes dos Reys, dr. . . .	53	10
1513	" Egydio Rodovalho, menor	41	8
1514	" f. de Antonio de C. Toledo	172	21
1515	" Ferraz de Arruda Campos	85	13
1516	" Gaudino	236	24
1517	" Hannickel Forster	600	42
1518	" Jacob Crenun	7	1
1519	" de Moraes Barros	64	11
1520	" Mercadante	5	1
1521	" Nespoli	3	0
1522	" Peixoto de Abreu Lima, monsenhor .	65	11
1523	" de Souza Barros,menor	6	1
1524	" Vicente de Azevedo, dr..	58	10
1525	Percy William Crewe	1	0

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1526	Persano Pacheco e Silva	152	20
1527	Pierre Edouard de Calmels Puntis . . .	225	23
1528	" Joseph Gabriel Gisard	106	15
1529	" Poey	27	5
1530	Philip Hammond	33	6
1531	Placido Pinto Ribeiro	300	27
1532	Plinio, f.º de Justiniano W. de Oliveira . .	9	1
1533	Plinio da Silva Prado	5	1
1534	Polidorio Pinto de Carvalho	10	2
1535	Priscilla, f.ª de Thomaz Gomes Veigas . .	10	2
1536	Procopio Cabral de Vasconcellos	9	1
1537	Prudente de Moraes Filho	80	13
1538	Pulcheria de Araujo Cintra	68	11
	Q		
1539	Quiteria Luiza de Souza	29	5
1540	Quintino, f.º de E. Cardoso de Negreiros . .	24	4
	R		
1541	Ralpho Pacheco e Silva	120	17
1542	Raphael de Abreu Sampaio	350	30
1543	" Augusto de Souza Campos . . .	101	15
1544	" Biltz	106	15
1545	" Tobias de Oliveira, menor . . .	156	20
1546	Raul, f.º de Alberto de M. Moreira . . .	1	0
1547	" f.º de E. Cardoso Negreiros	119	16
1548	" f.º de d. Lavinia de Mesquita Barros .	46	9
1549	" Ortiz Monteiro	50	10
1550	" Soares de Moura	58	10
1551	Raymundo Teixeira dos Santos	42	8
1552	Recolhimento de N. S. da Luz	533	39
1553	Regina de Oliveira Coutinho, menor . . .	2	0
1554	Renato de Andrade Maia	10	2
1555	" f.º de E. Cardoso Negreiros . . .	140	19
1556	" f.º de Francisco G. Guimarães . .	16	3
1557	" Joaquim Maynert Kehl	3	0
1558	Renée, f.ª do Visconde de Montbron . . .	28	5
1559	Ricardo, f.º de Carlos de A. Villares . . .	2	0
1560	Ricardo, f.º de Alberto Lion	63	11
1561	Richard Thomaz Bowly	446	34
1562	Richard W. Gray, menor	2	0
1563	Ridolpho J. Giusti	32	6

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1564	Rinaldo Bulcão Giudice, menor	2	0
1565	Rita Antonia da Silva Serra Penteado	133	18
1566	" de Cassia Aranha Rodovalho, menor	41	8
1567	" de Cassia Penteado, menor	71	12
1568	" f.ª de João Francisco Brito	4	0
1569	Roberto Hoff, menor	10	2
1570	" Schwenger	362	30
1571	" W. Sloan	10	2
1572	Rodolpho de Barros	2	0
1573	" Brenne	533	39
1574	" H. Richter	100	15
1575	Rodrigo Soares	116	16
1576	Rober. f.º do Conde de Legge	42	8
1577	Roland O. Neil Addison	60	11
1578	Rosa Cardoso	44	8
1579	" do Coração de Maria, menor	26	5
1580	" Ubelhard Lemgruber	157	20
1581	Rosina Albano, menor	65	11
1582	Ruben de Paula Faro, menor	41	8
1583	Rudolf O. Kesselring	43	8
1584	Ruth, f.ª de Juvenal Corrêa de Mello	2	0
1585	Ruy de Mendonça, menor	4	0
1586	Ruy Sodré, menor	4	0
1587	Ruysdael de Freitas Lima	50	10
1588			
	S		
	Sabino Machado	18	3
1589	Salomon Pompé	93	14
15 0	Salvador Augusto de Queiroz Telles	39	7
1591	Santa Casa de Misericordia de Campinas	277	26
1592	" " " " " Rio Claro	151	20
1593	" " " " " Santos	160	20
1594	" " " " " S. Paulo	433	34
1595	" " " " " Itú	243	24
1596	São Paulo Club	180	21
1597	Sebastiana da Luz Quartim	120	17
1598	" Serra Penteado, menor	51	10
1599	" de Souza Queiroz Lacerda	200	22
1600	Sebastião de Campos Cintra	27	5
1601	Serafino Camara	3	0
1602	Serafino Sarti	128	17
1603	Silvana de Andrade Ribeiro	2	0
1604	Silvestre Candido Ribeiro	33	6

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1605	Simão Bolivar de Queiroz Aranha, menor . .	66	11
1606	Simon Nathan	200	22
1607	Simon Netter	225	23
1608	Simone de Moras, menor	8	1
1609	Sociedade de Benef.ª dos Empr.ºˢ da C. Paul.ª	54	10
1610	" Maçonica "Loja Cap. Piratininga"	37	7
1611	" Protectora dos Portug. Desvalidos	70	12
1612	" Portugueza de Benef.ª de Campinas	242	24
1613	" Portugueza de Benef.ª de S. Paulo	363	30
1614	Societá Italiana di Beneficenza per l'Ospedale Umberto I	5	1
1615	Societé Française 14 Juillet de Bienfaisance et Secours Mutuels	29	5
1616	Solange, f.ª do Visconde de La Tour . . .	25	5
1617	Sophia Fialho	70	12
1618	" f.ª de Carlos de Andrade Villares .	63	11
1619	" Guimarães Lima	24	4
1620	" Izaure Marguerite Delamain . . .	12	2
1621	" Rufina de Oliveira e Silva . . .	128	17
1622	" da Silva Leitão	2	0
1623	Stefano Pessa.	42	8
1624	Stella, f.ª de A. de Andrade Villares . . .	26	5
1625	Stella, f.ª de Hyppolito P. Alves de Araujo	30	6
1626	Sybilla Bausch	80	13
1627	Sylvia de Campos Toledo, menor	160	20
1628	" f.ª de F. de Almeida Ferraz . . .	6	1
1629	" f.ª de H. B. Pimenta Bueno . . .	11	2
1630	" da Cunha Canto	21	4
1631	" Ladeira Marques	16	3
1632	" Monteiro de Barros Brotero . . .	6	1
1633	Sylvio Alvares Penteado	500	37
1634	" de Lara Campos, menor	21	4
1635	" de Toledo Piza	11	2
	T		
1636	Theodora de Souza Leite	6	1
1637	Theodoro Antunes Maciel	77	12
1638	Theophilo Ferreira de Almeida	1	0
1639	Theotonio de Lara Campos Netto, menor . .	21	4
1640	" de Lara Toledo Piza, menor . . .	42	8
1641	" Piza de Lara, menor	28	5
1642	Thereza de Campos Toledo	160	20
1643	" da Cunha Salles	73	12

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1644	Thereza Forster	1	0
1645	" de Jesus Trindade, menor	4	0
1646	" Maria de Lima	6	1
1647	" de Moraes, f.ª de José P. de Moraes	11	2
1648	" de Paula Novaes.	67	11
1649	" do Val	270	26
1650	Thomaz Dias Leite	61	11
1651	Thomaz Vita	216	23
1652	Tito Pacheco	10	2
	U		
1653	Umbellina Cabral de Vasconcellos	47	9
	V		
1654	Valentim Tobias de Oliveira	102	15
1655	Valentina Pompeu do Amaral	12	2
1656	Valeriana dos Santos Bonfim	60	11
1657	Vasco Pinto Bandeira	27	5
1658	Veuve Lazard Bloch	147	19
1659	" Lucien Bernhein	32	6
1660	" Myrthel Levy	30	6
1661	Vicente Melillo	24	4
1662	" Paulo Monteiro de Barros	2.500	137
1663	" Rodrigues Penteado, menor . . .	71	12
1664	" Teixeira Marques	149	19
1665	Vicômte Charles de Saint Marsault	147	19
1666	Victor Augusto Pereira Sodré	29	5
1667	" Martins de Almeida	133	18
1668	" Monteiro de Barros	100	15
1669	" de Souza Meirelles	106	15
1670	Victoria Christi	16	3
1671	Victoria Pinto Serva	153	20
1672	Virgilio Antonio de Brito	106	15
1673	" Luiz Ferreira	126	17
1674	" Rodrigues Alves	500	37
1675	Virginia de Assis Pacheco	50	10
1676	Visconde de La Tour	613	43
1677	Visconde de Nova Granada	1.510	88
1678	Viscondessa d'Elberne	11	2
1679	" de La Tour	562	40
1680	" de Montbron	2.133	119

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1681	Viscondessa de Nova Granada	117	21
1682	Vitaliano de Almeida Prado	18	3
	X		
1683	Xavier de La Tour	28	5
	Y		
1684	Washington, f.° de L. L. Guimarães . . .	36	7
1685	Wilhelmina Gompertz	150	20
1686	William Collier	200	22
1687	" H. Booth	99	14
1688	" Nielsen	68	11
1689	" Snape, herança	55	10
1690	Wilhelm Lorentz	125	17
1691	Wladimir, f.° de Joaquim Maynert Kehl . .	3	0
1692	Waldomiro Simões, menor	3	0
1693	Worms & Irmãos	11	2
	Z		
1694	Zuleika, f.ª de Joaquim Pereira	2	0
1695	Zulmira Bemvinda da Costa Carvalho . .	67	11
1696	Zulmira de Oliveira Barros	12	2
	TOTAL . . .	400.000	

MAPPA
das
linhas em trafego
da
Comp. Paulista de Estradas de Ferro
e de outras
Escala 1:1250000
1912
MINAS GERAES
PARANÁ
ITUVERAVA
FRANCA
BARRETOS
RIO PRETO
NUPORANGA
PATROCINIO do CAPUCAHY
S. RITA do CASSIA
BEBEDOURO
BATATAES
SERTÃOSINHO
RIBEIRÃO PRETO
JABOTICABAL
Monte Alto
S. SIMÃO
MOCOCA
MOZAMBINHO
CABO VERDE
CACONDE
S.J. do RIO PARDO
ARARAQUARA
S. RITA
CASA BRANCA
PALMEIRAS
Poços de Caldas
CALDAS
S. CARLOS
DESCALVADO
PIRASSUNUNGA
S. JOÃO da B. VISTA
RIB. BONITO
Boa Esperança
BROTAS
JAHU
DOUS CORREGOS
Bauru
Pederneiras
AGUDOS
ESP. S.to do PINHAL
ARARAS
RIO CLARO
MOGY MIRIM
ITAPIRA
OURO FINO
CAMPOS NOVOS
LENÇOES
S. PEDRO
LIMEIRA
Cordeiro
S. PEDRO do TURVO
PIRACICABA
SOCCORRO
SERRA NEGRA
AMPARO
S. MANOEL
V. Americana
Salto Grande
ST. CRUZ do RIO PARDO
BOTUCATU
CAMPINAS
CAPIVARY
ITATIBA
BRAGANÇA
S. RITA da EXTREMA
AVARÉ
TIETÊ
PIRACAIA
ATIBAIA
PIRAJU
JUNDIAHY
Ponto inicial de toda kilometragem
FELIZ
ITU
TATUHY
ST. IZABEL
S. ROQUE
SOROCABA
S. PAULO
MOGY das CRUZES
ITAPETININGA
UNA
ITAPORANGA
PIEDADE
FAXINA
S.J. B. BOA VISTA
S. Vicente
SANTOS
Itanhaen
Rio Pardo
Rio Tieté
Rio Piracicaba
Rio Paranapanema
Rio Turvo
Rio Mogy Guassú

RELATORIO

DO

INSPECTOR GERAL

I

Extensão em trafego

Em 31 de Dezembro de 1911 a Companhia Paulista de Estradas de Ferro tinha em trafego a extensão total de 1.150,kms.876, assim distribuidos:

Linhas de 1m,60 . . .	279kms.570	
» » 1m,00 . . .	830kms.438	
» » 0m,60 . . .	40kms.868	1.150kms.876

O numero de estações e postos telegraphicos servindo aos 1.150,kms.876 era de 126, incluindo a Agencia Telegraphica na Capital do Estado, séde da Companhia.

II

Contabilidade

1.° — Conta de Capital

Durante o anno de 1911, a Inspectoria Geral escripturou em conta de Capital a quantia de 2.623:387$844, assim discriminada:

Linhas de 1m,60 e 0m,60

Locomoção	1.374:377$441	
Linha e Edificios . .	334:263$980	1.708:641$421

Linhas de 1m,00 — Secção Rio Claro

Locomoção	119:034$899	
Linha e Edificios . .	795:711$524	914:746$423

Essas diversas importancias serão detalhadas nos respectivos Capitulos do presente relatorio.

2.° — Movimento financeiro em geral

Tendo sido a receita geral de . . .	27.135:300$222
e a despesa de	11.911:376$338
a renda liquida em 1911 foi de . . .	15.223:923$884

A relação da despesa para a receita é de 43,89%, tendo sido em 1910 de 45,53%.

O quadro seguinte mostra a renda liquida da Companhia desde 1872, data da abertura do trafego no primeiro trecho da linha.

Annos	Renda liquida	Differença por cento	
		Para mais	Para menos
1872	124:886$716	—	—
1873	390:639$915	204,8	—
1874	474:658$483	24,7	—
1875	524:054$016	10,4	—
1876	641:540$242	22,4	—
1877	974:679$864	51,9	—
1878	1.508:451$790	54,6	—
1879	1.550:138$951	2,7	—
1880	1.313:378$103	—	15,3
1881	1.636:650$011	24,6	—
1882	1.961:981$374	19,8	—
1883	1.620:717$349	—	17,4
1884	1.318:371$558	—	18,6
1885	1.657:151$436	25,6	—
1886	1.711:288$585	3,2	—
1887	1.665:402$245	—	2,6
1888	2.215:663$695	33,0	—
1889	2.741:282$081	23,7	—
1890	3.484:385$534	27,2	—
1891	3.988:245$538	14,5	—
1892	4.307:382$615	8,0	—
1893	4.050:491$578	—	5,9
1894	8.329:442$159	105,6	—
1895	10.561:761$667	26,7	—
1896	10.449:210$110	—	0,5
1897	12.329:066$910	17,4	—
1898	10.471:000$980	—	15,0
1899	11.914:107$323	13,7	—
1900	12.939:589$419	8,7	—
1901	17.396:831$199	34,4	—
1902	13.669:483$875	—	21,4
1903	10.530:552$202	—	22,9
1904	9.018:518$223	—	14,3
1905	9.722:849$262	7,8	—
1906	18.450:335$294	47,3	—
1907	14.534:422$699	—	21,2
1908	12.247:441$964	—	15,7
1909	14.640:003$565	16,3	—
1910	12.567:685$955	—	14,2
1911	15.223:923$884	16,1	—

O quadro synoptico, intercalado entre as paginas 2 e 3, dá a conhecer a formação e distribuição da renda liquida da Companhia, nos diversos annos, desde 1872.

O movimento financeiro do trafego, nas linhas ferreas da Companhia, em 1911, foi:

Receita	26.827:173$502
Despesa	11.341:378$183
Saldo	15.485:795$319

Relação da despesa para a receita . . 42,28%

Quadro synoptico do trafego e do movimento financeiro da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, desde o seu começo até 31 de Dezembro de 1911

ANNOS	Extensão kilometrica média em trafego: nas vias ferreas	Extensão kilometrica média em trafego: na via fluvial	Numero de passageiros transportados nas vias ferreas e fluvial	Numero de toneladas de mercadorias transportadas nas vias ferreas e fluvial	Valor em 31 de Dezembro do capital em acções, realisado	Valor em 31 de Dezembro do emprestimo de £ 150.000 contraido em Londres em 1878	Valor em 31 de Dezembro do emprestimo de £ 2.750.000 contrahido em Londres em 1892 para acquisição da linha Rio Claro	Valor em 31 de Dezembro do capital fixado e approvado pelo Governo para o trecho de concessão federal da linha Rio Claro [8]	Valor em 31 de Dezembro do fundo de reserva	Valor em 31 de Dezembro do custo da amortisação da linha Rio Claro
						£	£	£		
1872	38		33.531	26.150	[1] 4.000:000$000					
1873	45		56.212	54.968	4.200:000$000					
1874	45		76.402	67.522	6.450:000$000				37:800$660	
1875	58		96.614	76.362	8.343:130$000				66:537$620	
1876	106		156.952	84.137	9.418:800$000				96:651$718	
1877	155		159.706	75.600	11.682:800$000				128:046$120	
1878	185		157.944	93.843	11.910:400$000 [2]	150.000			178:257$770	
1879	204		165.503	95.336	12.138:400$000	148.500			228:717$260	
1880	224		178.373	99.198	12.214:800$000	146.900			268:989$060	
1881	228		177.283	122.478	12.703:100$000	145.200			343:699$588	
1882	243		166.774	133.028	12.915:200$000	143.400			459:386$089	
1883	243		161.539	160.121	12.936:100$000	141.500			550:803$092	
1884	243		165.839	154.768	13.005:200$000	139.400			698:897$176	
1885	243	43	184.837	175.278	16.572:061$160	137.200			754:906$803	
1886	244	92	197.790	176.665	16.793:125$080	134.800			923:022$052	
1887	250	200	231.850	175.421	17.243:279$080	132.300			1.012:490$916	
1888	250	200	298.596	219.486	17.243:550$000	129.600			1.075:317$741	
1889	250	200	319.401	258.679	18.070:500$000	126.700			1.127:945$619	
1890	250	200	348.150	300.857	19.168:180$000	123.600			1.127:876$319	
1891	292	200	543.579	367.441	24.976:690$000	120.300			417:371$726	
1892	667	200	809.040	412.414	32.955:160$000	116.700	2.750.000		470:273$117	
1893	731	200	1.179.245	407.125	38.285:140$000	112.900	2.750.000		513:969$892	
1894	776	200	1.100.396	458.292	38.804:360$000	108.800	2.750.000		566:134$892	
1895	791	200	1.372.035	556.691	44.043:040$000	104.400	2.750.000		1.043:158$399	
1896	791	200	1.372.398	665.755	50.739:440$000	99.700	2.750.000		1.903:381$102	
1897	791	200	1.422.141	690.645	59.461:560$000 [3]	94.700	2.722.500		2.387:984$762	
1898	791	200	1.248.503	640.162	59.933:320$000		2.693.600		76:067$872	
1899	807	200	1.060.465	660.728	59.960:800$000		2.663.300		76:067$872	
1900	807	200	1.052.900	676.812	60.000:000$000		2.631.500		100:000$000	
1901	823	200	1.101.779	883.992	67.047:520$000		2.598.100	[9] 1.528.125- 0- 0	200:000$000	372:966$652
1902	864	200	1.038.639	832.798	69.671:000$000		2.563.000	[10] 1.544.361- 0- 0	550:000$000	2.262:559$792
1903	979	66	939.886 1/2	749.148	72.300:640$000		2.526.200	[11] 1.564.990- 0- 0	650:000$000	4.149:242$339
1904	1.030	—	913.772 1/2	733.522	74.981:100$000		2.487.500	[12] 1.602.376- 2-11	700:000$000	5.196:317$185
1905	1.055	—	949.794 1/2	725.400	74.996:920$000		2.446.900	[13] 1.606.528- 2-11	750:000$000	5.246:317$185
1906	1.057	—	977.029	983.642	74.999:860$000		2.404.200	[14] 1.606.529- 2-11	800:000$000	6.246:317$185
1907	1.058	—	1.117.827 1/2	975.783	80.000:000$000		2.359.400	[14] 1.606.528- 2-11	2.000:000$000	8.353:285$785
1908	1.058	—	1.084.081 1/2	959.742	80.000:000$000		2.312.400	[15] 1.615.853- 8- 5	2.200:000$000	9.059:019$675
1909	1.085	—	1.127.868	1.121.266	80.000:000$000		2.263.000	[16] 1.615.853- 8- 5	2.400:000$000	9.813:326$725
1910	1.151	—	1.245.752	1.050.493	80.000:000$000		2.211.100	[16] 1.615.853- 8- 5	2.600:000$000	10.608:560$115
1911	1.151	—	1.522.533	1.196.722	80.000:000$000		2.156.700	[17] 1.647.402-17- 1	2.800:000$000	11.430:614$045

ANNOS	RECEITA	DESPESA	Formação da Renda liquida a distribuir: SALDO	Importancia recebida do Governo de S. Paulo em virtude de garantia de juros	Importancias que passaram do anno anterior	Dividendo de parte das acções do fundo de reserva	Importancia deduzida da destinada no anno anterior para amortisação da divida da Companhia	Importancias retiradas do fundo de reserva	TOTAL
1872	311:404$143	186:262$224	125:141$919	155:113$284					280:255$203
1873	650:463$069	259:823$154	390:639$915	Em 28 de abril de 1870 foi effectuado o primeiro pagamento, na importancia de 8:941$400 e a 7 de fevereiro de 1873 o ultimo na de 15:113$284 relativo ao segundo semestre de 1872. A importancia total recebida no periodo de 1870 a 1873 foi de 386:285$985. E' digno de nota o facto de só haver sido paga pelo Governo a garantia de juros de 7 % ao anno sobre o capital da Companhia durante o periodo da construcção e no primeiro anno da linha em trafego.	255$203				390:895$118
1874	758:169$207	283:510$724	474:658$483		22:895$118				497:553$601
1875	889:414$782	365:360$766	524:054$016		9:424$992				533:479$008
1876	1.126:189$760	484:649$218	641:540$542		9:534$548				651:075$090
1877	1.541:836$645	567:156$781	974:679$864		8:640$451				[5] 983:320$315
1878	2.095:525$850	687:074$060	1.508:451$790		12:754$611				1.521:206$401
1879	2.297:935$790	747:796$839	1.550:138$951		18:421$722				1.568:560$673
1880	2.085:239$370	771:861$267	1.313:378$103		14:819$973	6:760$361			1.342:316$117
1881	2.514.466$920	877:816$909	1.636:650$011		5:388$166		38:820$833		1.680:859$010
1882	2.880:373$995	918:392$621	1.961:981$374		4:295$533				1.966:276$907
1883	2.739:948$200	1.119:230$851	1.620:717$349		4:084$913			39:238$732	1.664:040$994
1884	2.586:301$750	1.267:930$192	1.318:371$558		8:047$922			26:505$975	1.352:925$455
1885	2.812:352$950	1.155:201$514	1.657:151$436		5:214$191				1.662:365$627
1886	2.977:410$510	1.266:121$925	1.711:288$585		5:498$882				1.716:787$467
1887	2.922:222$693	1.256:820$448	1.665:402$245		4:399$123				1.669:801$368
1888	3.577:121$476	1.361:457$781	2.215:663$695		3:596$703				2.219:260$398
1889	4.487:396$469	1.746:114$388	2.741:282$081		821$870				2.742:103$951
1890	5.082:383$149	1.597:997$615	3.484:385$534		67:223$051				3.551:608$585
1891	6.499:157$909	2.510:912$371	3.988:245$538						3.988:245$538
1892	9.227:635$144	4.920:252$529	4.307:382$615						4.307:382$615
1893	10.230:964$064	6.180:472$486	4.050:491$578						4.050:491$578
1894	13.930:608$544	5.601:166$385	8.329:442$159		380:292$828				8.709:734$987
1895	17.383:811$641	6.822:049$974	10.561:761$667						10.561:761$667
1896	19.693:127$477	9.193:917$367	10.499:210$110						10.449:210$110
1897	22.223:833$853	9.894:766$943	12.329:066$910						12.329:066$910
1898	20.541:985$830	10.070:984$850	10.471:000$980		1.000:000$000			2.800:000$000	14.271:000$980
1899	21.224:577$150	9.310:469$827	11.914:107$323		8:117$071				11.922:224$394
1900	22.071:945$269	9.132:355$850	12.939:589$419		656:188$213				13.595:777$632
1901	27.293:917$132	9.897:085$933	17.396:831$199		2:624:433$855				20.021:265$054
1902	24.972:799$117	11.303:315$242	14.669:483$875		4.489:102$050				18.158:585$925
1903	20.101:754$102	9.571:201$900	10.530:552$202		4.017:888$088				14.548:440$290
1904	18.259:883$130	9.241:364$907	9.018:518$223		3.021:920$281				12.040:438$504
1905	18.421:280$525	8.698:431$263	9.722:849$262		3.009:320$501				12.732:169$763
1906	27.110:074$320	8.659:739$026	18.450:335$294		3.020:970$241				21.471:305$535
1907	24.861:763$568	10.327:340$869	14.534:422$699		1.580:083$921				16.114:506$620
1908	22.664:421$802	10.416:979$838	12.247:441$964		3.160:746$380				15.408:188$344
1909	27.111:851$729	12.471:848$164	14.640:003$565		3.002:577$014				17.642:580$579
1910	23.072:010$089	10.504:324$134	12.567:685$955		5.021:179$859				17.588:865$814
1911	27.135:300$222	11.911:376$338	15.223:923$884		4.986:930$394				20.210:854$278

ANNOS	Distribuição da renda liquida — Dividendos: Importancia distribuida	Dividendos: Quota por acção	Dividendos: Relação por %	Fundo de reserva	Importancias pagas ao Governo de S. Paulo como restituição da garantia de juros	Saldo do trecho de Campinas a Rio Claro distribuido pelos respectivos accionistas	Importancias destinadas a juros, descontos e amortisação da divida fluctuante da Companhia	Amortisação do custo da Estrada do Rio Claro	Imposto de dividendo	Imposto de capital
1872	[4] 280:000$000	11$200	7,00							
1873	344:000$000	13$760	8,57	24:000$000						
1874	437:000$000	17$480	10,30	25:500$000	25:628$609					
1875	430:000$000	17$200	10,11	25:500$000	30:609$554	37:834$906				
1876	403:750$000	16$150	9,50	25:500$000	4:003$713	209:056$639				
1877	695:837$150	15$330	8,23	29:250$000	47:306$917	126:949$980	73:995$835			
1878	1.116:188$920	18$070	9,03	33:000$000	73:647$679	[6]	279:948$080			
1879	1.150:248$720	18$780	9,39	46:500$000	74:192$040		252:624$743			
1880	983:672$000	16$000	8,00	64:438$728			163:466$763			
1881	1.107:675$600	18$400	9,20	117:546$634	130:897$473		188:949$840			
1882	1.495:739$880	23$980	12,00	111:463$674	Total pago 386:285$985		216:985$890			
1883	1.273:166$000	20$000	10,00	121:881$342			124:196$630			
1884	1.189:975$800	18$300	9,15	16:366$604						
1885	1.491:335$000	22$500	11,25	9:169$965						
1886	1.552:680$000	19$000	9,50	12:230$404						
1887	1.528:164$000	18$700	9,35	8:294$982						
1888	2.095:146$000	24$300	12,15	10:340$381						
1889	2:568:499$600	29$900	14,95							
1890	3.408:156$200	37$000	18,50	16:696$527						
1891	3.779:330$000	33$000	16,50	30:521$391						
1892	2.428:000$000	16$000	8,00	20:257$435						
1893	678:000$000	4$000	2,00	30:000$000						
1894	4.680:000$000	24$000	12,00	455:153$507						
1895	6.318:959$400	30$000	15,00	819:804$803						
1896	5.637:134$500	24$000	12,00	476:295$060						
1897	6.000:000$000	20$000	10,00	471:643$110						
1898	4.500:000$000	15$000	7,50				[7] 332:675$444		[8] 180:000$000	
1899	6.000:000$000	20$000	10,00	23:932$128			689:977$473		210:000$000	
1900	6.000:000$000	20$000	10,00	100:000$000			633:532$045	372:966$652	210:000$000	
1901	8.045:702$400	24$000	12,00	300:000$000			6:214$000	1.889:593$140	281:599$584	
1902	8.360:894$400	24$000	12,00	100:000$000				1.886:682$547	292:631$300	
1903	7.232:180$000	20$000	10,00	100:000$000			67:255$683	1.047:074$846	253:126$300	
1904	6.000:000$000	16$000	8,00	50:000$000			219:022$623	50:000$000	174:000$000	
1905	6.000:000$000	16$000	8,00	50:000$000			317:787$812	1.000:000$000	150:000$000	150:000$000
1906	9.000:000$000	24$000	12,00	1.200:000$000			190:313$800	2.106:968$600	225:000$000	150:000$000
1907	7.750:000$000	20$000	10,00	200:000$000				705:733$890	193:750$000	
1908	8.000:000$000	20$000	10,00	200:000$000				754:307$050	200:000$000	
1909	8.000:000$000	20$000	10,00	200:000$000				795:233$390	200:000$000	
1910	8.000:000$000	20$000	10,00	200:000$000				822:053$930	200:000$000	
1911	9.600:000$000	24$000	12,00	200:000$000				793:882$760	240:000$000	

ANNOS	Juros e amortisação do emprestimo de £ 150.000 contrahido em Londres em 1878	Juros do emprestimo de £ 2.750.000 contrahido em Londres em 1892 para acquisição da linha Rio Claro	Abatimento no custo da Via Fluvial	Abatimento nos preços de compra das linhas Descalvadense e Santa Rita e extincção da conta da linha para S. Sebastião	Importancia levada á conta de capital	Para o fundo de emprestimos a diversas Companhias	Para o fundo de obras novas e augmento de material rodante	Para o fundo de pensões	Importancias que passam para o anno seguinte	TOTAL	Despendido com a amortisação do emprestimo de £ 2.750.000 levantado em Londres em 1892 para acquisição da linha Rio Claro
1872									255$203	288:255$203	
1873									22:895$118	390:895$118	
1874									9:424$992	497:553$601	
1875									9:534$548	533:479$008	
1876									8:640$451	651:075$090	
1877									12:754$611	986:094$493	
1878									18:421$722	1.521:206$401	
1879	22:818$517								22:177$653	1.568:560$673	
1880	125:350$460								5:388$166	1.342:316$117	
1881	131:493$930								4:295$533	1.680:859$010	
1882	138:003$550								4:084$913	1.966:276$907	
1883	136:749$100								8:047$922	1.664:040$994	
1884	141:368$860								5:214$191	1.352:925$455	
1885	156:361$780								5:498$882	1.662:365$627	
1886	147:477$940								4:399$123	1.716:787$467	
1887	129:745$683								3:596$703	1.669:801$368	
1888	112:952$147								821$870	2.219:260$398	
1889	106:381$300								67:223$051	2.742:103$951	
1890	126:755$858									3.551:608$585	
1891	178:394$147									3.988:245$538	
1892	271:570$480	1.587:554$700								4.307:382$615	
1893	233:519$080	2.728:679$670							380:292$828	4.050:491$578	
1894	309:724$480	3.264:857$000								8.709:734$987	
1895	281:390$667	3.141:606$797								10.561:761$667	
1896	355:774$170	4.030:006$380								10.449:210$110	
1897	377:886$460	4.479:537$340							1.000:000$000	12.329:066$910	867:639$270
1898	4.055:167$079	5.195:041$386							8:117$071	14.271:000$980	1.052:041$635
1899		4.342:126$580							657:188$213	11.922:224$394	1.021:442$410
1900		3.654:845$080							2.624:433$855	13.595:777$632	994:966$060
1901		3.088:483$860	1.000:000$000	920:569$420					4.489:102$050	20.021:265$054	785:898$470
1902		2.600:489$590	900:000$000						4.017:888$088	18.158:585$925	705:109$220
1903		2.626:883$180	200:000$000						3.021:920$281	14.548:440$290	769:220$120
1904		2.538:095$380							3.009:320$501	12.040:438$504	783:116$840
1905		2.043:411$710							3.020:970$241	12.732:169$763	726:483$670
1906		1.803:570$740	215:368$474		5.000:000$000				1.580:083$921	21.471:305$535	647:368$090
1907		1.890:928$970				800:000$000	1.413:347$360		3.160:746$380	16.114:506$620	705:733$890
1908		1.881:304$280					1.370:000$000		3.002:577$014	15.408:188$344	754:307$050
1909		1.846:167$330	80:000$000				1.000:000$000	500:000$000	5.021:179$859	17.642:580$579	795:233$390
1910		1.735:228$870				228:000$000	1.216:652$620	200:000$000	4.986:930$394	17.588:865$814	822:053$930
1911		1.621:461$070					3.000:000$000	300:000$000	4.455:510$448	20.210:854$278	793:882$760

OBSERVAÇÕES

Bitola de 1m,60

Em 30 de janeiro de 1868 foi eleita a directoria provisoria para gerir os negocios da Companhia até sua definitiva incorporação. A 7 de março de 1869 foi pelos accionistas, eleita a primeira directoria da Companhia composta dos Srs. Dr. Clemente Falcão de Souza Filho, Dr. Martinho da Silva Prado, Desembargador Bernardo Avelino Gavião Peixoto, Dr. Ignacio Wallace da Gama Cockrane e Senador Francisco Antonio de Souza Queiroz. Em março de 1869 foi chamada a primeira entrada de capital no valor de 250 contos, correspondente a 5 % sobre o capital da Companhia que era de 5 mil contos. Em 31 de março de 1872 inaugurou-se o trafego no trecho de Jundiahy a Vallinhos e em 11 de agosto do mesmo anno a estação de Campinas. Em 27 de agosto de 1875 inauguraram-se Bôa Vista, Rebouças e Santa Barbara, hoje Villa Americana. Em 30 de junho de 1876 inauguraram-se Tatú e Limeira. Em 11 de agosto de 1876 inauguraram-se Cordeiro e Rio Claro. Em 10 de abril de 1877 inaugurou-se Araras. Em 30 de setembro de 1877 inauguraram-se Guabiroba e Leme. Em 24 de outubro de 1878 inaugurou-se Pirassununga. Em 15 de janeiro de 1880 inaugurou-se Porto Ferreira. Em 7 de novembro de 1881 inaugurou-se Descalvado. Em 4 de novembro de 1884 inaugurou-se Remanso. Em dezembro de 1885 inaugurou-se S. Bento. Em 6 de dezembro de 1886 inaugurou-se Emas, que foi supprimida em 1891. Em dezembro de 1887 inaugurou-se Santa Gertrudes. Em 26 de novembro de 1891 inauguraram-se Emas e Baguassú, no ramal de Santa Veridiana; em 1.º de agosto de 1892 Santa Silveria e Santa Cruz no mesmo ramal. Em outubro de 1892 inaugurou-se o posto telegraphico de Sant'Anna e em fevereiro de 1893 o de Samambaia. Em 20 de fevereiro de 1893 inaugurou-se Santa Veridiana. Em 1.º de julho de 1896 inaugurou-se o posto telegraphico de Corrupira e em 26 de agosto o de Jacuba. Em 1.º de outubro de 1896 inaugurou-se Souza Queiroz. Em 18 de outubro de 1896 inaugurou-se o posto telegraphico de Pombal e em 22 de novembro o de S. Jeronymo e em 31 de dezembro os de Itaipú e Ibicaba. Em 1.º de abril de 1898 inaugurou-se Jundiahy-Paulista para o trafego de passageiros e a 1.º de junho para o de cargas. Em 8 de dezembro de 1899 inaugurou-se Loreto. No dia 18 de agosto de 1906 a estação de Goabiroba passou a chamar-se de Elihu Root. Em 1 de Agosto de 1907 o posto telegraphico de Pombal foi inaugurado como estação com o nome de Nova Odessa. Durante o anno de 1910 foram entregues ao trafego mais tres carros-restaurantes, e inaugurados tres carros de luxo, typo Pullman, com grande acceitação por parte do publico.

Secção Rio Claro

Em 1.º de abril de 1892 foi adquirida a rêde de vias ferreas, pertencente á Rio Claro Railway Company e que ficou constituindo a secção Rio Claro da Paulista. Em 6 de junho de 1892 inauguraram-se Hammond e Guariba e em 2 de setembro inauguraram-se Capão Preto e Ararahy. Em 5 de maio de 1893 inaugurou-se Jaboticabal e em 20 de setembro Santa Eudoxia. Em 10 de maio de 1894 inauguraram-se Corrego Rico, Angico, Monjolinho, Jacaré e Ribeirão Bonito. Em 1.º de dezembro de 1896 inaugurou-se Espraiado e em 31 de dezembro inauguraram-se os postos telegraphicos de Cachoeirinha, Ferraz, Cuscuseiro e Estrella. Em 1.º de fevereiro de 1897 inauguraram-se Ouro e o posto telegraphico de Canella. Em 1.º de julho de 1899 inauguraram-se Saldanha Marinho, Capim Fino, Falcão Filho e Campos Salles. Em junho de 1901 inaugurou-se o posto telegraphico do Aterrado e em julho os de Taboleiro e Retiro. Em 30 de dezembro de 1901 inauguraram-se Guatapará, Guarany e Martinho Prado. Em 1.º de setembro de 1902 inaugurou-se o posto telegraphico "Tupy," a 10 de outubro as estações de Graminha e Ibitirama e a 29 de dezembro as de Tayuva, Andes e Bebedouro. Em 1.º de fevereiro de 1903 inauguraram-se as estações de Barrinha e Pitangueiras no ramal do Mogy-Guassú; em 25 de março as estações de Iguatemy e Ayroza Galvão no ramal dos Agudos, e as de Macuco, Cascalho e Pontal no ramal de Mogy-Guassú; em 1.º de outubro a estação de Pederneiras e a 7 de dezembro o posto telegraphico de Itatinguy e as estações de Piatan e S. Paulo dos Agudos. Em 7 de setembro de 1904 inaugurou-se a estação de Taperão e em 25 de janeiro de 1905 as de Itaquá, Batalha e Piratininga no ramal de Agudos. Em 1.º de outubro de 1906 foi inaugurada a estação de Alfredo Ellis, no Ramal de Agua Vermelha. Em 1 de agosto de 1907 o posto telegraphico de Ferraz foi inaugurado como estação com o mesmo nome. Em 1908 as estações de Morro Pellado, Colonia e Visconde do Pinhal tiveram os seus nomes mudados respectivamente para Ityrapina, Conde do Pinhal e Ibaté. Em 1.º de junho de 1909 foram inauguradas as estações de Collina e Barretos. Em 8 de agosto foram abertas ao trafego as estações de Guayanaz e de Baurú, no ramal de Baurú. Em 20 do mesmo mez foram inaugurados os postos telegraphicos de Caiuby, Tamoyo e Tapuya, no tronco.

Bitola de 0m,60

Em 1.º de março de 1891 foi adquirida a linha Descalvadense e em 1.º de abril do mesmo anno a linha de Santa Rita. Em 1.º de dezembro de 1899 inaugurou-se Tombadouro na linha de Santa Rita.

Via Fluvial

Em 25 de março de 1885 inauguraram-se Prainha, Amaral e Pulador. Em maio de 1886 inauguraram-se Cunha Bueno, Jatahy e Cedro, e em 22 de setembro Guatapará e Martinho Prado Em 10 de janeiro de 1887 inauguraram-se Barrinha, Pitangueiras e Pontal. Supprimiram-se em março de 1891 Pulador, em fevereiro de 1895 Cunha Bueno e Cedro, em dezembro de 1900 Jatahy, em dezembro de 1901 Guatapara e Martinho Prado, em 25 de março de 1903 as estações de Barrinha, Pitangueiras e Pontal, e em 30 de abril as de Prainha e Amaral, ficando extincta toda a secção fluvial.

---

[1] O capital realisado em 31 de dezembro de 1869 era de 250:000$000; em 31 de dezembro de 1870 era de 1.730:180$000 e em 31 de dezembro de 1871 era de 3.966:350$000.

[2] A passagem em 1878 dessas £ 150.000 de Londres para S. Paulo produziu 1.668:907$387.

[3] A remessa em 1898 dessas £ 94.700 de S. Paulo para Londres custou 3.763:823$090.

[4] Essa importancia distribuida de 280:000$000 corresponde aos 6.º e 7.º dividendos, ambos de 5$600 por acção, relativos aos 1.º e 2.º semestres do anno de 1872. Os cinco dividendos anteriores foram pagos nas seguintes datas:

em junho	de 1870 o 1.º dividendo de	$607 por acção correspondente	aos dois semestres	de 1869.
em agosto	„ 1870 o 2.º „	„ $450 „ „ „	ao 1.º semestre	„ 1870.
em fevereiro	„ 1871 o 3.º „	„ 1$230 „ „ „	ao 2.º „	„ 1870.
em agosto	„ 1871 o 4.º „	„ 2$740 „ „ „	ao 1.º „	„ 1871.
em fevereiro	„ 1872 o 5.º „	„ 4$580 „ „ „	ao 2.º „	„ 1871.

Todos esses dividendos que correspondem mais ou menos á razão de 7 % ao anno sobre o capital realisado, foram pagos com o producto da garantia recebida do Governo e dos juros vencidos nos bancos onde eram depositados os dinheiros provenientes das chamadas de capital.

[5] Para ter o total da renda liquida a distribuir, relativa ao trecho de Jundiahy a Campinas e Campinas a Rio Claro, é preciso reunir a essa importancia de 983:320$315 a somma de 2:774$178 de deficit verificado no trafego do ramal de Mogy-Guassú.

[6] No segundo semestre de 1877 fez-se a fusão dos interesses da linha de Jundiahy a Campinas com os da de Campinas a Rio Claro e ramal de Mogy-Guassú.

[7] Até 1897 estão incluidas na despesa as verbas de juros e descontos e imposto de dividendo.

[8] De accordo com o disposto na clausula VII do Decreto n. 4057 de 24 de junho de 1901, está incluido o valor do stock de materiaes existentes no almoxarifado na importancia de £ 28.125.

[9] De accordo com o Decreto n. 4057 de 24 de junho de 1901 e não comprehende as despesas feitas durante o anno de 1901, no valor de £ 16.236.

[10] De accordo com o Decreto n. 4634 de 31 de outubro de 1902 e não comprehende as despesas feitas durante o anno de 1902, no valor de £ 20.635.

[11] De accordo com o Decreto n. 4861 de 9 de julho de 1903 e não comprehende as despesas feitas durante o anno de 1903, no valor de £ 36.086-15-2.

[12] De accordo com o Decreto n. 5496 de 28 de março de 1905 e comprehende as despesas feitas durante o anno de 1904, no valor de £ 1.293-7-9.

[13] De accordo com o Decreto n. 6130 de 14 de setembro de 1906 e comprehende as despesas feitas durante o anno de 1905, no valor de £ 4.152.

[14] De accordo com o Decreto n. 6130 de 14 de setembro de 1906 e não comprehende as despesas feitas durante o anno de 1906, no valor de £ 9.325-5-6, que não foram ainda approvadas pelo Governo.

[15] De accordo com o Decreto n. 6987 de 10 de junho de 1908.

[16] De accordo com o Decreto n. 6987 de 10 de junho de 1908 e não comprehende as despesas feitas durante os annos de 1909 e 1910, nos valores de £ 32.459-3-10, e de £ 128.356-17-5 que não foram ainda approvadas pelo Governo.

[17] De accordo com o Decreto n. 8840 de 26 de julho de 1911 e não comprehende as despesas feitas durante os annos de 1909, 1910 e 1911, respectivamente nos valores de £ 909-15-2, 128.356-17-5 e 33.580-3-6, que não foram ainda approvadas pelo Governo.

Discriminando o movimento financeiro total pelas diversas linhas da Companhia, temos :

Linhas	RECEITA		DESPESA		SALDO		Relação °/₀ da despesa para a receita	
	1911	1910	1911	1910	1911	1910		
De $1^m,60$ e $0^m,60$.	16.002:290$542	13.633:956$161	5.706:540$061	5.357:384$084	10.295:750$481	8.276:572$077	35,6	39,3
De $1^m,00$ — Secção Rio Claro . .	10.824:882$960	8.857:033$968	5.634:838$122	4.767:804$684	5.190.044$838	4.089:229$284	52,0	53,8
Todas as linhas .	26.827:173$502	22.490:990$129	11.341:378$183	10.125:188$768	15.485:795$319	12.365:801$361	42,3	45,0

Dos saldos acima indicados, da secção Rio Claro, cabe ao trecho federal a importancia de...... 3.947:430$666 em 1911 e a de 3.147:265$704 em 1910.

3.º — Receita

A receita geral da Companhia foi em

1911	27.135:300$222
1910	23.072:010$089
Differença para menos em 1911 . . .	4.063:290$133

Foram arrecadadas mais em 1911 as seguintes importancias, não incluidas na receita geral da Companhia:

Materiaes vendidos e serviços feitos por conta de outras Companhias	412:465$948
Quota de despesas com o pessoal nas estações baldeadoras, pagas pelas outras Companhias . . .	219:114$410
Importancia das multas pagas pelo pessoal e dos ordenados não procurados, entregues á Sociedade Beneficente dos Empregados da Companhia Paulista	12:085$230
Imposto de transito do Governo Federal	172:507$730
Imposto de transito do Governo Estadoal	240:789$350
TOTAL . . .	1.056:962$668

A arrecadação de dinheiro nas nossas estações, por conta do trafego de passageiros e mercadorias, attingiu a 12.148:316$035, que assim se discrimina:

LINHAS	TRAFEGO DE		TOTAL
	Passageiros	Mercadorias	
De 1m,60 e 0m,60 . . .	1.917:733$015	2.926:326$450	4.844:059$465
Secção Rio Claro . . .	2.398:972$120	4.905:284$450	7.304:256$570
Todas as linhas . . .	4.316:705$135	7.831:610$900	12.148:316$035

Em 31 de Dezembro de 1911 existia nas estações da Companhia Paulista apenas o saldo de 2$900, e os fretes a pagar representavam a importancia de 196:912$900, sendo 506$200 do trafego de passageiros e 196:406$700 do de mercadorias.

A comparação da receita geral da Companhia nos dois ultimos annos consta do seguinte quadro:

LINHAS	1911	1910	Differença em 1911	
			para mais	para menos
De 1m,60 e 0m,60 .	16.002:290$542	13.633:956$161	2.368:334$381	—
Secção Rio Claro .	10.824:882$960	8.857:033$968	1.967:848$992	—
Total das linhas .	26.827:173$502	22.490:990$129	4.336:183$373	
Escriptorio Central	308:126$720	581:019$960	. . . .	272:893$240
Total geral . .	27.135:300$222	23.072:010$089	4.063:290$133	—

O quadro seguinte discrimina a renda do trafego de todas as linhas da Companhia, pelas diversas verbas:

Verbas da receita	1911		1910		DIFFERENÇAS EM 1911	
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto
Viajantes	1.522.533	3.785:067$870	1.245.752	2.896:452$620	+276.781	+ 888:615$250
Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	17.578	887:741$470	14.596	682.620$840	+ 2.982	+ 205:120$630
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros	17.027	61:898$160	15.792	52:827$180	+ 1.235	+ 9:070$980
Mercadorias: Café (tons.)	489.668	12.298:892$600	437.237	10.656:322$130	+ 52.431	+ 1.642:570$470
Mercadorias: Diversos (tons.) . .	707.054	8.898:387$580	613.256	7.595:912$470	+ 93.798	+ 1.302:475$110
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas.	60.706	354:843$520	32.638	138:331$630	+ 28.068	+ 216:511$890
Telegrammas	290.522	291:150$565	261.956	253:460$090	+ 28.926	+ 37:690$475
Commissão de 4 % sobre a arrecadação de impostos de transito	—	16:531$889	—	22:192$449	—	— 5:660$560
Trens especiaes	46	25:531$650	26	10:408$110	+ 20	+ 15:123$540
Aluguel de: estações e armazens. . . .	—	63:200$000	—	67:200$000	—	— 4:000$000
Aluguel de: casas.	—	9:758$200	—	8:311$800	—	— 1:446$400
Aluguel de: commodos para restaurantes e taxas sobre bandejas. . .	—	15:940$000	—	20:630$000	—	— 4:690$000
Aluguel de: carros, vagões e encerados .	—	45:199$090	—	28:528$910	—	+ 16:670$180
Armazenagem	—	31:268$200	—	26:043$800	—	+ 5:224$400
Diversas outras verbas	—	33:162$708	—	31:748$100	—	+ 1:414$608
Aluguel de carros restaurantes .	—	8:600$000	—	—	—	+ 8:600$000
Total.	. . .	26.827:173$502	. . .	22.490:990$129	. . .	4.336:183$373

Em 1872 foi inaugurado o trafego no primeiro trecho da linha de Jundiahy a Vallinhos, e a receita geral da Companhia, a começar dessa data, tem sido a seguinte:

ANNOS	RECEITA	Differenças por cento	
		Para mais	Para menos
1872	311:148$940	—	
1873	650:463$069	10,9	—
1874	758:169$207	16,5	—
1875	889:414$782	18,1	—
1876	1.126:189$760	26,6	—
1877	1.541:836$645	36,9	—
1878	2.195:525$850	42,4	—
1879	2.297:935$790	4,7	—
1880	2.085:239$370	—	9,2
1881	2.514:466$920	20,6	—
1882	2.880:373$995	14,5	—
1883	2.739:948$200	—	4,9
1884	2.586:301$750	—	5,5
1885	2.812:352$950	8,7	—
1886	2.977:410$510	5,9	—
1887	2.922:222$683	—	1,8
1888	3.577:121$476	22,4	—
1889	4.487:396$469	25,4	—
1890	5.082:383$149	13,2	—
1891	6.499:157$909	27,9	—
1892	9.227:635$114	41,9	—
1893	10.230:964$064	10,9	—
1894	13.930:608$544	36,1	—
1895	17.383:811$641	24,8	—
1896	19.693:127$477	13,2	—
1897	22.223:833$853	12,8	—
1898	20.541:985$830	—	7,5
1899	21.224:577$150	3.3	—
1900	22.071:945$269	4.0	—
1901	27.293:917$132	23,6	—
1902	24.972:799$117	—	8,5
1903	20.101:754$102	—	19,5
1904	18.259:883$130	—	9,2
1905	18.421:280$525	0,9	—
1906	27.110:074$320	32,1	—
1907	24.861:763$568	—	8,3
1908	22.664:421$802	—	8,8
1909	27.111:851$729	16,5	—
1910	23.072:010$089	—	14,9
1911	27.135:300$222	14,9	

Consta dos quadros seguintes a renda exclusiva das vias ferreas e fluviaes, total e kilometrica, desde a inauguração do primeiro trecho da estrada em 1872.

ANNOS	Extensão kilometrica média em trafego — Bitola de 1m,60	Extensão kilometrica média em trafego — Bitola de 0m,60	RECEITA — TOTAL	RECEITA — Kilometrica	Differença por cento da receita — para mais	Differença por cento da receita — para menos
			Vias Fèrreas — Bitola de $1^m,60$ e $0^m,60$			
1872	38	. .	311:101$740	8:166$888	. .	—
1873	45	. .	648:360$351	14:408$008	108,4	—
1874	45	. .	748:441$087	16:632$024	15,4	—
1875	58	. .	885:431$432	15:266$059	18,3	—
1876	101	. .	1.120.363$976	10:772$730	26,5	—
1877	155	. .	1.465:561$433	9:455$235	30,8	—
1878	185	. .	1.915:581$380	10:354$494	30,7	—
1879	204	. .	2.018:700$150	9:895$589	5,0	—
1880	224	. .	1.827:706$860	8:159$405	. .	9,4
1881	228	. .	2.190:842$950	9:609$004	19.8	—
1882	243	. .	2.523:613$350	10:385$240	15,2	—
1883	243	. .	2.557:794$150	10:525$902	1,3	—
1884	243	. .	2.585:623$870	10:640$427	1,1	—
1885	243	. .	2.804:390$110	11:540$733	8,4	—
1886	244	. .	2.971:614$260	12:178$747	5,9	—
1887	250	. .	2.912:461$460	11:649$845	. .	2,0
1888	250	. .	3.546:332$750	14:185$331	21,7	—
1889	250	. .	4.233:308$210	16:933$233	19.3	—
1890	250	. .	4.901:834$943	19:607$339	15,8	—
1891	251	41	6.227:245$700	21:326$183	27,0	—
1892	262	41	6.987:201$590	23:043$569	12,2	—
1893	278	41	7.181:475$770	22:512$463	2,8	—
1894	279	41	9.508:352$815	29:713$602	32,3	—
1895	279	41	11.632:268$350	36:350$870	22,3	—
1896	279	41	13.132:281$453	41:038$379	12,9	—
1897	279	41	14.465:422$010	45:204$444	10,2	—
1898	279	41	13.407:406$310	41:898$145	. .	7,3
1899	279	41	13.858:179$413	43:306$810	3,4	—
1900	279	41	14.484:307$790	45:263$462	4,6	—
1901	279	41	17.130:305$400	53:532$204	18,2	—
1902	279	41	15.155:286$540	47:360$270	. .	11,6
1903	279	41	12.172:625$600	38:039$455	. .	19,7
1904	279	41	10.913:163$510	34:109$886	. .	10,3
1905	279	41	10.504:797$147	32:824$366	. .	3,8
1906	279	41	15.100:430$568	47:188$845	30,4	—
1907	279	41	14.557:478$997	45:992$122	. .	3,6
1908	279	41	14.084:384$064	44:013$700	. .	3,3
1909	279	41	16.484:261$462	51:513$317	14,5	—
1910	279	41	13.633:956$161	42:606$113	. .	17,3
1911	279	41	16.002:290$542	50:007$158	14,8	—

ANNOS	Extensão kilometrica média em trafego	RECEITA		Differença por cento de receita	
	Bitola de 1m,00	TOTAL	Kilometrica	para mais	para menos
Secção Rio Claro — Bitola de 1m,00					
1892	364	1.954:978$769	5:370$820	—	—
1893	412	2.791:158$190	6:774$665	42,7	—
1894	456	4.211:405$625	9:235$538	50,9	—
1895	471	5.358:929$580	11:377$833	27,2	—
1896	471	6.143:864$646	13:044$260	14,6	—
1897	471	7.295:013$070	15:488$350	18,7	—
1898	471	6.627:557$900	14:071$248	. .	9,2
1899	487	6.938:672$410	14:247$787	4,7	—
1900	503	7.150:840$160	14:216$382	. .	0,2
1901	503	9.784:048$840	19:451$389	36,8	—
1902	544	9.525:956$410	17:510$949	. .	2,6
1903	659	7.877:761$270	11:954$114	. .	31,7
1904	710	7.313:128$340	10:300$180	. .	5.5
1905	735	7.898:738$470	10:746$582	4,3	—
1906	737	11.973:055$522	16:256$520	33,9	—
1907	737	9.983:465$466	13:410$402	. .	16,6
1908	737	8.281:035$646	11:236$140	. .	17,1
1909	794	10.012:532$656	12:610$117	17,3	—
1910	830	8.857:033$968	10:671$125	—	11,5
1911	830	10.824:882$960	13:042$028	18,2	—
Via Fluvial					
1890	200	132:886$666	646$433	--	—
1891	200	199:107$760	995$538	49,8	—
1892	200	205:697$400	1:028$437	3,3	—
1893	200	172:424$240	862$121	. .	16.1
1894	200	190:336$580	951$683	10,2	—
1895	200	228:898$000	1:144$490	20,2	—
1896	200	338:897$560	1:694$488	48,0	—
1897	200	314:703$590	1:573$518	. .	7,1
1898	200	338:806$800	1:694$534	7,6	—
1899	200	368:518$580	1:842$593	8,7	—
1900	200	379:770$940	1:898$854	3,0	—
1901	200	331:288$700	1:656$443	. .	12,7
1902	200	209:625$080	1:048$125	. .	36,6
1903	66	8:545$260	131$889	. .	87,4

Deixo de incluir a receita da Via Fluvial, no periodo de 1885 a 1890, porque, neste periodo, não era rigorosamente discriminada da das Vias Ferreas.

O seguinte quadro mostra a receita média, nos dois ultimos annos, por trem e vehiculo kilometro.

UNIDADES	Linhas de 1,60 e 0,60		Secção Rio Claro		Em geral	
	1911	1910	1911	1910	1911	1910
Trem kilometro. . .	10$278	10$436	5$058	4$753	7$256	7$095
Vehiculo kilometro de 4 rodas	$466	$491	$217	$223	$318	$333

Linhas de 1m,60 e de 0m,60

Verbas da receita	1911		1910		Differença em 1911	
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto
Viajantes	866.418	1.976:728$650	701.932	1.518:242$030	+ 164.486	+ 458:486$620
Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 (tons.) . .	13.297	502:754$810	11.076	395:109$310	+ 2.221	+ 107:645$500
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros	9.586	26:828$270	9.227	25:422$690	+ 359	+ 1:405$580
Mercadorias { Café (tons.) . . .	482.785	7.891:028$480	430.825	6.796:792$185	+ 51.960	+ 1.094:236$295
Mercadorias { Diversas (tons.) . .	591.582	5.166:056$830	523.934	4.548:629$945	+ 67.648	+ 617:426$885
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas	48.616	104:775$950	23.578	44:210$690	+ 25.038	+ 60:565$260
Telegrammas	238.175	183:070$975	210.976	158:492$095	+ 27.199	+ 24:578$880
Armazenagens	—	9:120$100	—	7:054$300	—	+ 2:065$800
Commissão de 4 % pela arrecadação de impostos	—	6:801$267	—	9:729$701	—	— 2:928$434
Trens especiaes	22	10:265$550	15	6:848$810	+ 7	+ 3:416$740
Aluguel de: estações e armazens . . .	—	57:200$000	—	61:200$000	—	— 4:000$000
Aluguel de: casas	—	9:758$200	—	8:311$800	—	+ 1:446$400
Aluguel de: commodos para restaurantes e taxa sobre bandejas . . .	—	6:230$000	—	10:270$000	—	— 4:040$000
Aluguel de: carros, vagões e encerados á S. P. R. e Funilense. . .	—	29:881$160	—	26:130$870	—	+ 3:750$290
Rendas diversas	—	15:190$300	—	17:511$735	—	— 2:321$435
Aluguel dos carros restaurantes .	—	6:600$000	—	—	—	+ 6:600$000
Total	. . .	16.002:290$542	. . .	13.633:956$161	. . .	+ 2.368:334$381

Linhas de 1m,00 — Secção Rio Claro

Verbas da receita	1911		1910		Differença em 1911	
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto
Viajantes	753.731 1/2	1.808:339$220	617.689 1/2	1.378:210$590	+ 136.042	+ 430:128$630
Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 (tons.)	6.699	384:986$660	5.268	287:511$530	+ 1.431	+ 97:475$130
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros	9.525	35:069$890	8.295	27:404$490	+ 1.230	+ 7:665$400
Mercadorias { Café (tons.)	200.956	4.407:864$120	185.554	3.859:529$945	+ 15.402	+ 548:334$175
Mercadorias { Diversas (tons.)	333.192	3.732:330$750	275.465	3.047:282$525	+ 57.727	+ 685:048$225
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas	52.799	250:067$570	22.863	94:120$940	+ 29.936	+ 155:946$630
Telegrammas	141.940	180:079$590	123.991	94:967$995	+ 17.949	+ 13:111$595
Armazenagens	—	22:148$100	—	18:989$500	—	+ 3:158$600
Commissão de 4% pela arrecadação de impostos	—	9:730$622	—	12:462$748	—	— 2:732$126
Trens especiaes	24	15:266$100	11	3:559$300	13	+ 11:706$800
Aluguel de: { estações e armazens	—	6:000$000	—	6:000$000	—	—
Aluguel de: { commodos para restaurantes e taxas sobre bandejas	—	9:710$000	—	10:360$000	—	— 650$000
Aluguel de: { vagões á E. F. Araraquara	—	5:085$060	—	1:870$840	—	+ 3:214$220
Rendas diversas	—	28:205$278	—	14:763$565	—	+ 13:441$713
Aluguel de carros restaurantes	—	2:000$000	—	—	—	+ 2:000$000
Total	...	10.824:882$960	...	8.857:033$968	...	+ 1.967:848$992

As differentes verbas da receita, comparadas com o total, dão as seguintes relações por cento:

Verbas da receita	Linhas de $1^m,60$ e de $0^m,60$		Secção Rio Claro		Em geral	
	1911	1910	1911	1910	1911	1910
Viajantes	12,4	11,1	16,7	15,6	14,1	12,9
Bagagens e encommendas .	3,1	2,9	3,5	3,2	3,3	3,0
Animaes.	0,8	0,5	2,6	1,4	1,6	0,8
Mercadorias { Café . . .	49,3	49,8	40,7	43,5	45,8	47,4
Mercadorias { Diversas . .	32,3	33,4	34,5	34,4	33,2	33,8
Telegrammas	1,1	1,2	0,9	1,1	1,1	1,1
Outras verbas	1,0	1,1	1,1	0,8	0,9	1,0
Total. .	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

A receita em 1911, proveniente do trafego de passageiros e mercadorias, pode ser assim distribuida:

Trafego proprio	das linhas de 1^m,60 e 0^m,60 . .	1.101:162$125
	da Secção Rio Claro	1.851:848$360
Trafego extranho	das linhas de 1^m,60 e 0^m,60 . .	4.305:921$610
	da Secção Rio Claro	6.677:409$110
Trafego em transito pela linha de 1m,60 com destino á e procedente	da Secção Rio Claro	4.896:343$990
	„ Companhia Mogyana	3.347:650$680
	„ „ Itatibense . . .	27:009$160
	„ „ Araraquara . . .	1.082:517$750
	„ „ Dourado	871:847$540
	„ „ São Paulo a Goyaz	160:743$850
	„ „ Campineira de Tracção, Força e Luz (Ramal Ferreo Campineiro)	54:416$300
	da Estrada de Ferro Funilense .	32:798$710
Idem pela Secção Rio Claro com destino á e procedente	da Companhia Araraquara . . .	1.079:136$920
	„ „ Dourado	780:345$230
	„ Sorocabana Railway Company (Via Agudos)	62$240
	„ Companhia São Paulo a Goyaz	385:875$640
	Total . . .	26.655:089$215

Todo o trafego, em 1911, das linhas que não pertencem á Companhia Paulista, em transito por ella, apenas concorreu com 7.822:404$020 ou 28,8 % da receita total da Companhia, no valor de 27.135:300$222.

Da importancia de 7.822:404$020 e da relação de 28,8 %, acima referidas, cabem á Companhia Mogyana 3.347:650$680 e 12,4 %.

Consta do seguinte quadro a receita média e por unidade de percurso, dos passageiros, bagagens e encommendas, animaes e mercadorias, nos dois ultimos annos:

	Linhas de $1^m,60$ e $0^m,60$				Secção Rio Claro				EM GERAL			
	RECEITA MÉDIA POR PASSAGEIRO, ANIMAL E TONELADA											
	Embarcado		Referido a 1 km.		Embarcado		Referido a 1 km.		Embarcado		Referido a 1 km.	
	1911	1910	1911	1910	1911	1910	1911	1910	1911	1910	1911	1910
Passageiros	2$281	2$162	$043	$044	2$339	2$231	$039	$040	2$486	2$325	$041	$042
Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9.	37$809	35$672	$541	$540	57$469	54$577	$648	$597	50$503	46$767	$582	$562
Animaes das tabellas 10 e 11	2$261	2$123	$020	$023	4$793	3$900	$018	$019	5$631	3$947	$019	$020
Mercadorias — Café	16$345	15$776	$174	$166	21$934	20$800	$138	$127	25$117	24$372	$159	$149
Mercadorias — Diversas	8$732	8$681	$106	$106	11$202	11$062	$074	$072	12$585	12$386	$089	$089

§ 1.º — Passageiros

A distribuição dos viajantes e da respectiva receita pelo trafego proprio ou interstacional, extranho e em transito em cada linha, é dada no seguinte quadro:

Natureza do trafego	1911				1910			
	1.ª Classe		2.ª Classe		1.ª Classe		2.ª Classe	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Linhas de $1^m,60$ e $0^m,60$								
Proprio ou entre as estações dessas linhas	92.182	320:493$770	404.055 ½	410:395$640	64:318 ½	224:963$640	351.945	354:870$860
Extranho: Despachado	40.126	376:417$670	72.749 ½	318:493$430	30.317	284:998$370	56.472 ½	251:351$960
Extranho: Recebido	39.201 ½		62.787 ½		29.883 ½		45.997	
Em transito	60.149	299:261$380	95.167	251:666$760	47.555 ½	216:798$070	75.443	185:259$130
Total	231.658 ½	996:172$820	634.759 ½	980:555$830	172.074 ½	726:760$080	529.857 ½	791:481$950
Linha de $1^m,00$ — Secção Rio Claro								
Proprio ou entre as estações dessas linhas	126.135 ½	443:405$280	506.597	770:052$550	97.405 ½	333:711$460	433.534 ½	606:617$180
Extranho: Despachado	20.035	261:618$270	37.506	263:508$640	14.067 ½	184:276$290	29.342	210:410$150
Extranho: Recebido	16.522 ½		32.059		11.313 ½		22.639	
Em transito	4:464 ½	31:238$660	10.412	38:515$820	3.023 ½	20:136$830	6.364	23:058$680
Total	167.157 ½	736:262$210	586.574	1.072:077$010	125.810	538:124$580	491.879 ½	840:086$010

No ultimo decennio o numero e a receita dos passageiros transportados foi:

Vias Ferreas

Annos	1.ª Classe		2.ª Classe		Em Geral	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Bitola de 1 m,60 e de 0 m,60						
1902	158.215½	666:206$720	458.586	771:367$840	616.801½	1.437:574$560
1903	137.777½	584:007$600	424.902	702:056$520	562.679½	1.286:064$120
1904	135.519	575:480$830	410.909	637:868$070	546.428	1.213:348$900
1905	129.810	542:069$990	421.711	659:909$700	551.521	1.201:979$690
1906	127.720½	531:067$800	434.101½	683:298$540	561.825	1.214:366$340
1907	147.693	584:028$190	483.451	731:128$050	631.144	1.315:150$240
1908	150.885½	560:258$160	473.475	719:812$830	624.361	1.280:070$990
1909	151.772	602:330$290	493.983	728:778$420	645.755	1.331:108$710
1910	172.074½	726:760$080	529.857½	791:481$950	701.932	1.518:242$030
1911	231.658½	996:172$820	634.759½	980:555$830	866.418	1.976:728$650
Bitola de 1 m,00 — Secção Rio Claro						
1902	108.408	457:693$350	375.439	672:475$990	483.847	1.130:169$340
1903	94.281	400:120$610	340.206	605:398$010	434.487	1.005:518$620
1904	91.418½	393:098$110	328.921	571:195$910	420.339½	964:294$020
1905	92.547	395:511$010	362.375	645:930$120	454.922	1.041:441$130
1906	95.424	402:259$460	390.154	691:256$010	485.578	1.093:515$470
1907	115.322	458:794$470	437.406½	763:568$000	552.728½	1.222:362$470
1908	112.631	452:793$180	410.396½	694:470$490	523.027½	1.147:263$670
1909	110.992	458:397$910	436.193½	748:122$450	547.185½	1.206:520$360
1910	125.810	538:124$580	491.879½	840:086$010	617.689½	1.378:210$590
1911	167.157½	736:262$210	586.574	1.072:077$010	753.731½	1.808:339$220

Via Fluvial

Na via fluvial o numero de passageiros foi:

Annos	Numero	Receita
1902	183	735$230
1903	22	52$790

Todas as linhas

Annos	1.ª Classe		2.ª Classe		Em Geral	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
1902	246.440½	1.124:635$300	792.198½	1.443:843$830	1.038.639	2.568:479$130
1903	214.433½	981:181$000	725.453	1.307:454$530	939.886½	2.291:635$530
1904	208.932	968:578$940	704.840	1.209:063$980	913.772½	2.177:642$920
1905	204.810½	937:581$000	744.984	1.305:839$820	949.794½	2.243:420$820
1906	202.294	933:328$260	774.735	1.374:551$550	977.029	2.307:882$810
1907	242.469	1.042:822$660	875.358½	1.494:696$050	1.117.827½	2.537:518$710
1908	242.874	1.013:051$340	841.207½	1.414:283$320	1.084.081	2.427:334$660
1909	242.136	1.060:728$200	885.732	1.476:900$870	1.127.868	2.537:629$070
1910	272.992½	1.264:791$180	972.759½	1.631:661$440	1.245.752	2.896:452$620
1911	363.970½	1.732:435$030	1.158.562½	2.052:632$840	1.522.533	3.785:067$870

Immigrantes

Continúa a Companhia Paulista a fazer o transporte gratuito de immigrantes para o interior do Estado, tendo sido ella quem iniciou tal pratica, em 1882.

Durante o anno de 1911 o movimento de tal transporte foi o que consta do quadro a seguir:

Linhas	Numero de immigrantes transportados	Receita que deixou de ser cobrada
Linhas de 1 ^{m},60 e de 0 ^{m},60 . .	12.127	31:116$900
Secção Rio Claro.	10.209	84:340$950
	22 336	115:457$850

Desde Novembro de 1882 até 31 de Dezembro de 1911 transportou a Companhia Paulista 617.883 immigrantes, que se tivessem pago as respectivas passagens produziriam a importancia de 2.843:181$180.

§ 2.° — Animaes, bagagens e encommendas

A distribuição dos animaes, bagagens e encommendas pelo trafego proprio, extranho e em transito, em cada linha, é a seguinte:

Animaes das tabellas 11 e 10

Natureza do trafego	1911				1910			
	Nos trens de passageiros		Nos trens de carga		Nos trens de passageiros		Nos trens de carga	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Linhas de 1 m,60 e 0 m,60								
Proprio	2.712	5:012$200	1.966	1:164$300	3.056	5:516$900	3.427	2:046$900
Extranho { Despachado	2.433	12:820$270	2.243	6.042$500	1.748	10:373$900	2.557	6:216$200
Extranho { Recebido	1.297		3.877		1.167		2.551	
Em transito	3.144	8:995$800	40.530	97:569$150	3.256	9.531$890	15.043	35:947$590
Total	9.586	26:828$270	48.616	104:775$950	9.227	25:422$690	23.578	44:210$690
Linha de 1 m,00 — Secção Rio Claro								
Proprio	6.349	16.740$700	10.618	13:473$100	5.760	13:657$500	6.343	7:448$400
Extranho { Despachado	1.566	16.237$110	39.583	235:593$460	1.349	12:529$850	14.682	86:467$630
Extranho { Recebido	1.243		1.830		976		1.630	
Em transito	367	2.092$080	768	1:001$010	210	1:217$140	208	204$910
Total	9.525	35:069$890	52.799	250:067$570	8.295	27.404$490	22.863	94:120$940

Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9

Natureza do trafego	Linhas de 1m,60 e de 0m,60				Linha de 1m,00 — Secção Rio Claro			
	1911		1910		1911		1910	
	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita
Proprio	2.182.105	58:066$700	3.753.835	139:148$200	1.961.836	52:235$800	1.902.999	50:054$900
Extranho { Despachado .	2.524.883	191:608$590	1.126.929	199:350$700	2.016.182	151:780$920	2.042.175	138:212$100
Extranho { Recebido . .	2.032.410		1.219.860		1.501.113		1.283.507	
Em transito . . .	6.557.777	253:079$520	598.185	46:487$760	5.596.512	191:092$590	5.260.286	165:062$220
Total . .	13.297.175	502:754$810	6.698.809	384:986$660	11.075.643	395:109$310	10.488.967	353:329$220

§ 3.º — Mercadorias

A distribuição das mercadorias pelo trafego proprio, extranho e em transito, em cada linha, é a seguinte :

Natureza do trafego	1911				1910			
	CAFÉ		DIVERSOS		CAFÉ		DIVERSOS	
	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita
Linhas de 1m,60 e de 0m,60								
Proprio	2.745.830	22:545$400	48.900.933	201:834$780	2.118.851	16:531$800	44.076.068	191:523$900
Extranho Despachado	66.940.042	1.845:858$650	37.657.057	1.464:778$340	54.980.930	1.472:642$195	33.722.539	1.353:979$855
Extranho Recebido	89.122		140.614.142		71.920		123.232.921	
Em transito	413.009.697	6.022:624$430	364.409.414	3.499:443$710	373.653.298	5.307:618$190	322.902.665	3.003:126$190
Total	482.784.691	7.891:028$480	591.581.546	5.166:056$830	430.824.999	6.796:792$185	523.934.193	4.548:629$945
Linha de 1m,00 — Secção Rio Claro								
Proprio	6.208.581	35:291$000	96.963.549	348:153$820	6.119.586	41:182$200	76.322.399	293:798$550
Extranho Despachado	133.792.851	3.163:114$010	68.133.821	2.478:749$330	140.204.666	3.068:902$675	61.722.253	2.180:918$715
Extranho Recebido	663.199		100.544.986		286.926		92.347.844	
Em transito	60.291.476	1.209:459$110	67.549.294	905.427$600	38.942.515	749:445$070	45.072.754	572:565$260
Total	200.956.107	4.407:864$120	333.191.650	3.732:330$750	185.553.643	3.859:529$945	275.465.250	3.047:282$525

Constam do seguinte quadro as quantidades de animaes, bagagens, encommendas transportadas e as respectivas receitas no ultimo decennio.

ANNOS	Animaes das tabellas 10 e 11		Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9		Mercadorias	
	Numero	Receita	Quantidade em toneladas	Receita	Quantidade em toneladas	Receita
Bitolas de 1m,60 e 0m,60						
1902	8.686	27:697$790	7.492	347:329$720	794.641	12.682:068$310
1903	8.848	25:730$260	7.442	308:260$630	714.577	9.955:358$750
1904	13.220	25:624$750	6.951	288:853$940	696.136	9.107:530$760
1905	14.622	23:937$430	7.097	287:613$590	681.645	8.724:661$505
1906	13.697	23:654$100	8.369	323:101$650	936.436	13.253:461$910
1907	14.716	31:519$870	8.221	326:951$270	913.675	12.591:305$080
1908	20.112	42:413$460	9.352	327:599$440	894.386	12.167:329$350
1909	34.120	72:332$590	10.489	353:329$220	1.051.274	14.452:027$530
1910	32.805	69:633$380	11.076	395:109$310	954.759	11.345:422$130
1911	58.202	131:604$220	13.297	502:754$810	1.074.367	13.057:085$310
Bitola de 1m,00 — Secção Rio Claro						
1902	8.397	33:163$830	3.901	207:740$240	271.603	8.008:020$670
1903	9.831	35:836$790	3.2[illegible]2	175:299$440	231.158	6.511:877$390
1904	14.790	33:151$050	3.240	177:639$380	228.858	6.013:592$160
1905	20.356	39:197$540	3.493	187:498$820	243.031	6.509:733$355
1906	18.469	34:594$280	4.046	217:986$830	346.939	10.493:274$720
1907	17.650	40:200$180	4.588	238:633$400	361.996	8.334:378$460
1908	20.502	54:515$750	4.511	230:259$640	361.584	6.711:785$510
1909	28.561	115:970$280	4.803	246:902$250	445.369	8.290:043$950
1910	31.158	121:525$430	5.268	287:511$530	461.019	6.906:812$470
1911	62.324	285:137$460	6.699	384:986$660	534.148	8.140:194$870

ANNOS	Animaes das tabellas 10 e 11		Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9		Mercadorias	
	Numero	Receita	Quantidade em toneladas	Receita	Quantidade em toneladas	Receita
Via fluvial						
1902	6	3$700	12	555$520	9.474	203:947$410
1903	1	$800	2	78$430	714	7:547$770
Todas as linhas						
1902	15.955	60:865$320	10.215	555:525$480	832.798	20.894:036$390
1903	17.056	61:567$850	9.666	483:638$500	749.148	16.474:783$910
1904	24.420	58:775$800	9.123	466:493$320	733.522	15.121:122$920
1905	29.638	63:134$970	9.477	475:112$410	725.400	15.234:374$860
1906	26.985	58:248$380	10.989	541:088$480	983.642	23.746:736$630
1907	31.490	71:720$050	11.526	565:584$670	975.783	20.925:683$540
1908	36.072	96:929$210	12.558	557:859$080	959.742	18.879:114$860
1909	47.534	188:302$870	13.845	600:231$470	1.121.266	22.742:071$480
1910	48.430	191:158$810	14.596	682:620$840	1.050.493	18.252:234$600
1911	77.733	416:741$680	17.578	887:741$470	1.196.722	21.197:280$180

No fim deste relatorio encontra-se um quadro com o "Movimento Geral da Estatistica do anno de 1911", discriminando por estação as quantidades e respectivas receitas dos diversos productos ou generos transportados pela Companhia Paulista, bem como os mesmos elementos citados correspondentes ao trafego em transito.

O movimento de café, total, transportado até Jundiahy pela Companhia Paulista, nas cinco ultimas safras, consta do seguinte quadro:

Procedencias	De 1 de Julho de 1906 a 30 de Junho de 1907		De 1 de Julho de 1907 a 30 de Junho de 1908		De 1 de Julho de 1908 a 30 de Junho de 1909		De 1 de Julho de 1909 a 30 de Junho de 1910		De 1 de Julho de 1910 a 30 de Junho de 1911	
	Toneladas	Saccas de 60 kilos	Toneladas	Saccas de 60 kilos	Toneladas	Saccas de 60 kilos	Toneladas	Saccas de 60 kilos	Toneladas	Saccas de 60 kilos
C. P. { das linhas de $1^m,60$ e $0^m,60$	127.117	2.118.620	42.681	711.357	66.969	1.116.143	82.703	1.378.378	52.465	874.408
C. P. { da Secção Rio Claro . .	214.838	3.580.639	103.281	1.721.350	145.718	2.428.634	178.470	2.974.493	135.611	2.260.191
Total das linhas pertencentes á Companhia Paulista . . .	341.955	5.699.259	145.962	2.432 707	212.687	3.514.777	261.173	4.352.871	188.076	3.134.599
Da Companhia Campineira de Tracção, Força e Luz . .	12.698	211.641	3.317	55.280	4.429	73.822	5.017	83.624	3.150	52.496
Da Companhia Itatibense . .	8.617	143.621	3.331	55.571	2.946	49.095	4.511	75.188	3.227	53.777
» » Araraquara . .	39.933	665.552	19.430	323.838	25.021	417·024	31.852	530.871	17.904	298.392
» » Dourado . .	21.030	350.496	5.309	88.488	9.596	159.926	16.860	281.001	19.755	329.247
» » Funilense . .	374	6.239	85	1.409	227	3.789	204	3.407	351	5.846
» » S. Paulo a Goyaz	—	—	—	—	—	—	23	381	1.232	20.527
Total da zona da Companhia Paulista	424.608	7.076.808	177.437	2.957.293	254.906	4.248.433	319.640	5.327.343	233.695	3.894.884
Da Companhia Mogyana . .	345.327	5.755.446	162.624	2.710.396	222.415	3.706.917	267.765	4.462.757	172.472	2.874.529
Total que transitou pelas linhas da Companhia Paulista . .	769.935	12.832.254	340.061	5.667.689	477·321	7.955.350	587.405	9.790.100	406.167	6.769.413
Total entrado em Santos pela S. Paulo Railway	—	15.392.170	—	7.203.809	—	9.533.243	—	11.495.419	—	8.110.145
Relação do café transportado pela Companhia Paulista para o total entrado em Santos .	—	83%	—	79%	—	83%	—	85%	—	83%

Diversas mercadorias

O movimento nos ultimos cinco annos das cargas de importação, que assim temos chamado áquellas que são recebidas da S. Paulo Railway em Jundiahy, consta do seguinte quadro:

PARA	1907	1908	1909	1910	1911
	TONELADAS				
As estações das linhas de 1m,60 e de 0m,60 . . .	87.014	89.174	93.563	107.226	117.490
As estações da Secção Rio Claro	54.669	54.969	63.741	70.591	78.394
Todas as estações da Companhia Paulista . . .	141.683	144.143	157.304	177.817	195.884
As estações da Companhia Campineira de Tracção, Força e Luz	1.408	1.090	1.469	1.422	3.549
As estações da E. de F. Funilense	346	459	608	1.665	2.162
As estações da Companhia Itatibense	2.955	2.701	2.455	2.301	2.442
As estações da Companhia E. F. Araraquara . . .	8.841	8.156	9.293	11.746	17.068
As estações da Companhia Mogyana	100.090	97.383	107.014	124.021	138.712
As estações da Companhia Dourado.	3.079	2.883	4.998	8.573	12.123
As estações da São Paulo a Goyaz.	--	—	—	1.221	3.846
Total Geral . .	258.402	256.815	283.141	328.766	375.786

Consta do seguinte quadro a procedencia do café transportado no anno de 1911, nas linhas ferreas da Companhia Paulista.

Bitolas de $1^m,60$ e $0^m,60$

Estações	Quantidade			Receita
	Recebida kilos	Despachada		
		Kilos	Saccas	
Jundiahy	6.052	3.702	62	64$820
Louveira	120	624.558	10.409	2:320$170
Rocinha	—	1.647.226	27.454	8:303$920
Vallinhos	579	3.551.944	59.199	24:038$130
Campinas	43.849	7.393.035	123.217	74:070$430
Boa Vista	61	277.596	4.627	2:049$090
Rebouças	940	936.595	15.610	9:236$810
Nova Odessa	40	119.011	1.984	1:355$960
Villa Americana	4.193	296.125	4.935	2:728$200
Tatú	242	445.463	7.424	7:708$110
Limeira	27.773	5.670.751	94.513	120:210$350
Cordeiro	19	1.776.005	29.600	38:697$950
Remanso	246	931.838	15.531	21:312$520
Araras	1.122	1.961.421	32.690	52:383$560
Loreto	—	105.126	1.752	2:489$840
Elihú Root	—	2.291.350	38.189	54:598$580
São Bento	—	1.704.936	28.416	50:633$030
Leme	103	2.937.924	48.965	89:990$600
Souza Queiroz	—	967.275	16.121	29:915$690
Pirassununga	322	2.875.683	47.928	96:282$100
Porto Ferreira	218	3.838.470	63.974	134:461$090
Descalvado	493	4.128.637	68.811	153:518$930
Emas	—	85.855	1.431	2:965$730
Baguassú	—	888.450	14.808	29:689$140
Santa Silveria	—	4.391.461	73.191	159:381$010
Palmeiras	—	2.086.758	34.779	77:166$340
Santa Veridiana	—	3.499.245	58.321	131:620$000
Santa Gertrudes	122	2.444.517	40.742	62:221$930
Rio Claro	1.930	1.518.1[illegible]8	25.303	40:485$060
Tombadouro	—	1.187.588	19.793	42:165$160
Santa Rita	637	5.146.650	85.777	195:363$750
São Miguel	—	361.784	6.030	13:645$260
Pantano	—	1.438.296	23.972	54:671$920
Aurora	61	2.152.409	35.873	82:658$870
Somma	89.122	69.685.872	1.161.431	1.868:404$050
De outras linhas para as Estações ou extranho recebido				
Rio Claro	—	68.711	1.145	—
C.ª Mogyana	—	7.353	122	—
,, Campineira de Tracção F. e Luz	—	61	1	—
,, Funilense	—	92	2	—
,, Itatibense	—	5.166	86	—
,, E. F. Araraquara	—	500	8	—
,, ,, ,, Sorocabana	—	3.036	51	—
,, ,, ,, Dourado	—	3.147	52	—
,, ,, ,, Bragantina	—	576	10	—
,, ,, ,, São Paulo a Goyaz	—	480	8	—
Somma	—	89.122	1.485	—
De outras linhas para outras linhas ou em transito				
Rio Claro	—	133.712.110	2.228.535	2.628:076$300
C.ª Mogyana	—	210.929.172	3.515.486	2.085:144$580
,, Campineira de Tracção F. e Luz	—	4.039.858	67.331	40:342$680
,, Funilense	—	996.754	16.613	9:948$360
,, Itatibense	—	3.052.814	50.880	7:645$690
,, E. F. Araraquara	—	30.416.562	506.943	632:094$800
,, ,, ,, Dourado	—	26.543.719	442.395	563:540$720
,, ,, ,, São Paulo a Goyaz	—	3.318.708	55.312	55:831$300
Somma	—	413.009.697	6.883.495	6.022:624$430
Total geral	—	482.784.691	8.046.411	7.891:02[illegible]

Bitola de 1m,00 — SECÇÃO RIO CLARO

Estações	Quantidade			Receita
	Recebida	Despachada		
	Kilos	Kilos	Saccas	
Rio Claro	1.337	16.071	268	146$500
Morro Grande	30	1.622.211	27.037	5:367$910
Ferraz	49	1.929	32	8$100
Corumbatahy	—	840.184	14.003	4:322$440
Annapolis	18	1.930.300	32.172	14:805$130
Oliveiras	51.926	611.644	10.194	5:735$960
Visconde do Rio Claro	22	120.564	2.010	1:147$650
Conde do Pinhal	—	1.107.417	18.457	12:814$540
São Carlos	132.587	1.970.642	32.844	26:020$470
Ibaté	30	3.104.581	51.743	45:847$500
Fortaleza	17	1.101.486	18.358	17:640$050
Ouro	121	1.775.903	29.598	30:744$700
Araraquara	2.852	4.327.958	72.133	86:274$240
Americo Brasiliense	5	2.306.698	38.445	44:989$120
Santa Lucia	1.114	3.180.680	53.011	59:543$080
Rincão	322	1.048.922	17.482	23:241$620
Motuca	143	225.506	3.758	1:074$030
Hammond	64	2.801.591	46.693	75:835$560
Guariba	443	2.194.204	36.570	59:509$210
Corrego Rico	348	1.822.710	30.379	52:236$390
Jaboticabal	16.442	4.379.129	72.985	130:622$620
Graminha	8.533	1.983.922	33.065	42:341$470
Ibitirama	689	7.017.241	116.954	219:143$790
Tayuva	35.936	4.331.423	72.190	135:934$830
Andes	265	3.073.376	51.223	100:304$570
Bebedouro	1.129	2.877.261	47.954	95:989$380
Collina	179	521.671	8.695	11:500$350
Barretos	56.342	267.669	4.461	6:541$620
Itirapina	56	1.578.800	26.313	12:066 600
Campo Alegre	97	1.269.009	21.150	11:718$640
Brotas	590	479.647	7.994	6:157$810
Espraiado	30	1.308.006	21.800	18:573$770
Torrinha	—	2.662.480	44.375	46:756$320
Ventania	51	1.857.193	30.953	32:349$390
Dous Corregos	336	4.006.570	66.776	83:918$060
Mineiros	—	812.801	13.547	17:492$190
Banharão	3.600	2.035.457	33.924	47:468$470
Jahú	2.801	18.667.666	311.128	461:544$510
Babylonia	—	1.268.779	21.146	17:873$420
Floresta	—	1.353.167	22.553	21:901$250
Canchim	—	520.834	8.681	8:612$$90
Capão Preto	84	1.059.530	17.659	16:079$420
Agua Vermelha	—	2.459.429	40.990	42:966$540
Ararahy	—	943.391	15.723	16:071$520
Alfredo Ellis	36	529.767	8.829	10:721$380
Santa Eudoxia	321	1.486.958	24.783	31:777$430
Angico	—	223.457	3.724	3:186$410
Monjolinho	333.598	2.092.583	34.877	32:561$530
Jacaré	39	1.328.111	22.135	21:720$970
Ribeirão Bonito	108	1.941.244	32.354	35:688$110
Saldanha Marinho	77	640.459	10.674	13:286$400
Capim Fino	—	1.259.582	20.993	24:655$310
Falcão Filho	—	1.722.565	28.710	35:212$420
Campos Salles	20	1.921.380	32.023	40:446$710
Iguatemy	—	623.836	10.397	13:959$120
Ayrosa Galvão	—	720.932	12.016	14:255$290
Pederneiras	—	2.269.108	37.819	62:413$690
Piatan	—	4.124	69	15$600
São Paulo dos Agudos	—	281.408	4.690	8:170$080
Taperão	—	2.655.866	44.264	73:507$260
Itaquá	—	558.353	9.306	16:450$090
Batalha	240	91.456	1.524	439$060
Piratininga	277	902.367	15.039	28:701$570
Guayanaz	—	20.368	340	1:250$710
Baurú	5.269	1.862.839	31.047	57:464$580
Guatapará	—	4.844.330	80.739	120:122$080
Guarany	2.013	2.815.068	46.918	73:676$350
Martinho Prado	884	3.876.634	64.611	107:436$200
Barrinha	—	1.501.319	25.022	44:111$080
Macuco	—	947	16	4$600
Pitangueiras	1.700	2.701.135	45.019	84:635$580
Cascalho	—	660.480	11.008	22:104$640
Pontal	31	1.619.104	26.985	49:157$230
Somma	663.199	140.001.432	2.333.357	3.198:465$010

De outras linhas para as estações ou extranho recebido

Bitolas 1m,60 e 0m,60	—	8 125	135	—
E. F. Araraquara	—	56.386	940	—
» » Dourado	—	485.714	8.095	—
» » S. Paulo a Goyaz	—	99.644	1.661	—
C.a Mogyana	—	6.255	104	—
» Sorocabana e Ituana	—	6.592	110	—
» Itatibense	—	358	6	—
» Campineira T. F. e Luz	—	—	—	—
» Sorocabana (via Agudos)	—	125	2	—
Somma	—	663.199	11.053	

Outras linhas para outras linhas ou em transito

E. F. Araraquara	—	30.417.982	506.966	603:905$850
» » Dourado	—	26.553.584	442.560	490:145$860
» » S. Paulo a Goyaz	—	3.319.910	55.332	115:407$400
Sorocabana (via Agudos)	—	—	—	—
Somma	—	60.291.476	1.004.858	1.209:459$110
Total Geral	—	200.956.107	3.349.268	4.407:864$120

Serviço de baldeação

O movimento havido nas estações baldeadoras da Companhia Paulista nos dois ultimos annos foi o seguinte:

Em Campinas, entre a Paulista e a Mogyana:

	1911	1910
Toneladas de café	210.952	188.553
» » outras mercadorias procedentes da Mogyana	25.555	27.042
Toneladas de outras mercadorias para a Mogyana	143.998	128.894
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	3.809	3.230
Animaes das tabellas 10 e 11	4.606	5.216
Carros e carroças.	57	37
Passageiros de 1.ª classe	29.785	25.557 1/2
» » 2.ª classe	47.352 1/2	39.731

Em Rio Claro, entre as linhas de 1 m,60 e 1 m,00 da Companhia Paulista:

	1911	1910
Toneladas de café	194.073	179.135
» » outras mercadorias procedentes das linhas de 1m,00.	88.076	76.115
Toneladas de outras mercadorias para as linhas de 1m,00	129.643	110.033
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9.	2.293	1.747
Animaes das tabellas 10 e 11	42.792	15.553
Carros e carroças.	61	25
Passageiros de 1.ª classe	34.860	16.256
» » 2.ª classe	62.738 1/2	43.158 1/2

Em Louveira, entre a Paulista e a Itatibense:

	1911	1910
Toneladas de café	3.059	2.904
» » outras mercadorias procedentes da Itatibense	4.380	5.472
Toneladas de outras mercadorias para a Itatibense	3.328	3.247
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9.	736	935
Animaes das tabellas 10 e 11	747	443
Carros e carroças.	—	—
Passageiros de 1.ª classe	4.797 1/2	4.269 1/2
» » 2.ª classe	13.262	10.497

Em Campinas, entre a Paulista e a Companhia Campineira de Tracção, Força e Luz, sendo este o unico serviço de baldeação que não é feito pelo pessoal da Companhia:

	1911	1910
Toneladas de café	4.040	2.794
» » outras mercadorias procedentes da Companhia Campineira . . .	196	127
Toneladas de outras mercadorias para a Companhia Campineira.	4.120	1.817
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	104	87
Animaes das tabellas 10 e 11.	195	92
Carros e carroças	3	6
Passageiros de 1.ª classe	2	3
» » 2.ª classe	17 1/2	7

Em Campinas, entre a Paulista e a E. de F. Funilense:

	1911	1910
Toneladas de café	998	335
» » outras mercadorias procedentes da E. de F. Funilense.	4.128	3.516
Toneladas de outras mercadorias para a E. de F. Funilense	2.306	1.820
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	114	90
Animaes das tabellas 10 e 11.	26	63
Carros e carroças	2	5
Passageiros de 1.ª classe	77	149
» » 2.ª classe	317	71 1/2

Em Ribeirão Bonito, entre a Paulista e a E. de F. do Dourado:

	1911	1910
Toneladas de café	27.043	19.697
» » outras mercadorias procedentes da Dourado	2.460	2.505
Toneladas de outras mercadorias para a Dourado	15.790	12.320
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	497	279
Animaes das tabellas 10 e 11.	1.548	878
Carros e carroças	12	13
Passageiros de 1.ª classe	6.307 1/2	1.457
» » 2.ª classe	16.464	2.636 1/2

Em Porto Ferreira, entre a linha de $1^m,60$ e a de Santa Rita, de $0^m,60$, ambas da Companhia Paulista.

	1911	1910
Toneladas de café	6.279	4.454
» » outras mercadorias procedentes da linha de Santa Rita	353	184
Toneladas de outras mercadorias para a linha de Santa Rita.	3.856	3.783
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	220	191
Animaes das tabellas 10 e 11	228	158
Carros e carroças	1	2
Passageiros de 1.ª classe	4.085 1/2	3.449
» » 2.ª classe	9.785 1/2	10.479

Em Descalvado, entre a linha de $1^m,60$ e a Descalvadense de $0^m,60$, ambas da Companhia Paulista:

	1911	1910
Toneladas de café	3.953	2.534
» » outras mercadorias procedentes da Descalvadense	133	35
Toneladas de outras mercadorias para a Descalvadense	2.845	1.677
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	29	28
Animaes das tabellas 10 e 11.	64	51
Carros e carroças	—	2
Passageiros de 1.ª classe	310	347 1/2
» » 2.ª classe	2.701 1/2	2.556 1/2

Em São Paulo dos Agudos, entre a Paulista e a Sorocabana Railway:

	1911	1910
Toneladas de café	1	1
» » outras mercadorias procedentes da Sorocabana Railway	14	22
Toneladas de outras mercadorias para a Sorocabana Railway.	30	35
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	9	13
Animaes das tabellas 10 e 11.	—	3
Carros e carroças	—	—
Passageiros de 1.ª classe	—	25
» » 2.ª classe	32	44

Em Araraquara não se faz baldeação de cargas entre a Paulista e a E. de F. de Araraquara, porque, sendo ambas da mesma bitola, existe trafego reciproco de vagões entre as duas Companhias.

3.º — Despesa

A despesa da Companhia foi de:

em 1911	11.911:376$338
em 1910	10.504:324$134
Differença para mais em 1911 . .	1.407:052$204

Comparação da despesa da Companhia nos dois ultimos annos

Linhas	1911	1910	Differença em 1911	
			para mais	para menos
Linhas de 1m,60 e de 0m,60	5.706:540$061	5.357:384$084	349:155$977	—
Linhas de 1m,0 — **Secção Rio Claro** . . .	5.634:838$122	4.767:804$684	867:033$438	—
Todas as linhas	11.341:378$183	10.125:188$768	1.216:189$415	—
Escriptorio Central	569:998$155	379:135$366	190:862$789	—
TOTAL GERAL . .	11.911:376$338	10.504:324$134	1.407:052$204	—

A despesa geral da Companhia a começar de 1872, data da inauguração do trafego, consta do seguinte quadro:

Annos	Despesa	Differença por cento	
		para mais	para menos
1872	186:262$224	—	—
1873	259:823$154	44,8	—
1874	283:510$724	5,0	—
1875	365:360$766	28,7	—
1876	484:649$218	32,6	—
1877	567:156$781	17,0	—
1878	687:074$060	21,1	—
1879	747:796$839	8,8	—
1880	771:861$267	3,2	—
1881	877:816$909	13,7	—
1882	918:392$621	4,6	—
1883	1.119:230$851	21,8	—
1884	1.267:930$192	13,2	—
1885	1.155:201$514	—	8,8
1886	1.266:121$925	9,6	--
1887	1.256:820$448	—	0,7
1888	1.361:457$781	8,3	—
1889	1.746:114$388	28,2	—
1890	1.597:997$615	—	8,5
1891	2.510:912$371	57,1	—
1892	4.920:252$529	95,9	—
1893	6.180:472$486	25,6	—
1894	5.601:166$385	—	9,3
1895	6.822:049$974	21,7	--
1896	9.193:917$367	34,7	—
1897	9.894:766$943	7,5	—
1898	10.070:984$850	1,7	—
1899	9.310:469$827	—	12,0
1900	9.132:355$850	—	1,9
1901	9.897:095$933	8,3	—
1902	11.303:315$242	14,2	—
1903	9.571:201$900	—	15,3
1904	9.241:364$907	—	3,4
1905	8.698:431$263	—	5,8
1906	8.659:739$026	—	0,4
1907	10.327:340$869	16,1	—
1908	10.416:979$838	0,9	—
1909	12.471:484$164	16,5	—
1910	10.504:324$134	—	15,8
1911	11.911:376$338	13,4	--

Até 1897 estão incluidas nas despesas as verbas de juros e descontos e de imposto de dividendos.

As despesas de custeio em 1911 são assim distribuidas em pessoal, material e contas pelos diversos departamentos do serviço:

Verbas de despesa	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Linhas de 1 m,60 e de 0 m,60				
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado	253:214$270	9:510$053	—	262:724$323
Trafego	1.178:325$865	89:977$652	64:476$530	1.332:780$047
Telegrapho	185:073$490	46:854$012	4:702$200	236:629$702
Locomoção	1.048:877$040	1.545:764$530	35:532$652	2.630:174$222
Linhas e Edificios	506:645$555	544:927$167	22:978$140	1.074:550$862
Aluguel de carros, vagões e encerados	—	—	46:986$600	46:986$600
Contadoria Central e Commissão de Tarifas	—	—	53:377$760	53:377$760
Indemnisação por avaria ou extravio de mercadorias	—	—	—	—
Indemnisação por animaes mortos na linha	—	—	—	—
Impostos	—	—	—	—
Annuncios, sellos e telegrammas	—	—	—	—
Despesas judiciaes	—	—	—	—
Taxa de exgottos e consumo d'agua em diversas estações	—	—	12:418$350	12:418$350
Diversas outras despesas	—	—	56:898$195	56:898$195
Total	3.172:136$220	2.237:033$414	297:370$427	5.706:540$061

Verbas de despesa	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Secção Rio Claro				
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado	253:186$380	9:510$039	—	262:696$419
Trafego	1.044:755$490	118:364$850	14:509$990	1.177:630$330
Telegrapho	141:777$740	23:151$400	—	164:929$140
Locomoção	934:926$280	1.029:797$930	7:861$120	1.972:585$330
Linhas e Edificios	1.041:339$980	815:011$472	135:454$193	1.991:805$645
Aluguel de carros, vagões e encerados	—	—	5:349$960	5:349$960
Contadoria Central e Commissão de Tarifas	—	—	33:207$840	33:207$840
Indemnisação por avaria ou extravio de mercadorias	—	—	—	—
Indemnisação por animaes mortos na linha	—	—	—	—
Impostos	—	—	—	—
Annuncios, sellos e telegrammas	—	—	—	—
Despesas judiciaes	—	—	—	—
Taxa de exgottos e consumo d'agua em diversas estações	—	—	2:947$400	2:947$400
Diversas outras despesas	—	—	23:686$058	23:686$058
Total	3.415:985$870	1.995:835$691	223:016$561	5.634:838$122

Verbas de despesa	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Todas as linhas				
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado	506:400$650	19:020$092	—	525:420$742
Trafego	2.223:081$355	208:342$502	78:986$520	2.510:410$377
Telegrapho	326:851$230	70:005$412	4:702$200	401:558$842
Locomoção	1.983:803$320	2.575:562$460	43:393$772	4.602:759$552
Linhas e Edificios	1.547:985$535	1.359:938$639	158:432$333	3.066:356$507
Aluguel de carros, vagões e encerados	—	—	52:336$560	52:336$560
Contadoria Central	—	—	86:585$600	86:585$600
Indemnisação por avaria ou extravio de mercadorias	—	—	—	—
Indemnisação por animaes mortos na linha	—	—	—	—
Impostos	—	—	—	—
Annuncios, sellos e telegrammas	—	—	—	—
Despesas judiciaes	—	—	—	—
Taxa de exgottos e consumo d'agua em diversas estações	—	—	15:365$750	15:365$750
Diversas outras despesas	—	—	80:584$253	80:584$253
Total	6.588:122$090	4.232:869$105	520:386$988	11.341.378$183

As despesas de pessoal e material no ultimo quinquennio, constam do seguinte quadro:

ANNOS	Bitolas de $1^m,60$ e $0^m,60$		Secção Rio Claro		Via Fluvial		Todas as linhas	
	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material
1907.	3.062:150$000	2.369:784$374	2.809:321$490	1.299:065$766	—	—	5.871:471$490	3.668:850$140
1908.	3.050:400$205	2.067:014$097	2.844:653$925	1.668:386$873	—	—	5.895:054$130	3.735:400$970
1909.	3.272:684$824	2.956:170$889	3.046:384$352	1.859:512$285	—	—	6.319:069$176	4.815:683$174
1910.	3.139:803$895	1.917:780$766	3.210:411$925	1.301:233$278	—	—	6.350:215$820	3.219:014$044
1911.	3.172:136$220	2.237:033$414	3.415:985$870	1.995:835$691	—	—	6.588:122$090	4.232:869$105

Os seguintes quadros mostram a receita e despesa, o saldo ou deficit do custeio e o coefficiente do trafego ou a relação por cento da despesa para a receita, nas diversas linhas da Companhia Paulista, desde 1872, em que foi entregue ao trafego o seu primeiro trecho de linha:

Annos	Receita	Despesa	Saldo	Deficit	Coefficiente do trafego
Bitolas de 1m,60 e de 0m,60					
1872	311:101$740	182:152$194	128:949$540	—	59
1873	648:360$351	248:903$619	399:450$732	—	38
1874	748:441$087	274:841$219	473:599$868	—	36
1875	885:431$432	357:490$141	527:941$291	—	40
1876	1.120:363$974	474:299$977	646:063$997	—	42
1877	1.465:561$433	543:806$325	921:755$108	—	37
1878	1.915:581$380	667:300$460	1.248:280$920	—	35
1879	2.018:700$150	715:719$411	1.302:980$739	—	35
1880	1.827:706$860	697:327$639	1.130:370$221	—	38
1881	2.190:852$950	839:408$371	1.351:444$579	—	38
1882	2.523:613$355	892:453$480	1.631:159$875	—	35
1883	2.557:794$150	1.061:730$660	1.496:063$490	—	42
1884	2.585:623$870	1.058:942$610	1.526:681$260	—	41
1885	2.804:399$110	1.105:021$370	1.699:377$740	—	39
1886	2.971:615$360	1.211:639$070	1.759:975$190	—	41
1887	2.912:461$460	1.205:377$230	1.707:084$230	—	41
1888	3.546:332$750	1.291:035$930	2.255:296$820	—	36
1889	4.233:308$210	1.552:791$531	2.710:516$679	—	36
1890	4.901:834$943	1.312:593$400	3.859:241$540	—	27
1891	6.227:245$700	2.153:950$545	4.073:295$155	—	35
1892	6.987:211$590	3.462:766$235	3.524:445$355	—	49
1893	7.181:475$770	3.877:399$269	3.304:076$501	—	54
1894	9.508:352$815	3.564:072$602	5.944:280$213	—	37
1895	11.632:689$350	4.141:977$084	7.490:712$266	—	36
1896	13.132:281$453	5.554:535$891	7.577:745$562	—	42
1897	14.465:422$010	5.911:364$501	8.554:057$509	—	40
1898	13.407:406$310	6.380:774$986	7.026:631$324	—	47
1899	13.858:179$413	5.787:191$920	8.070:987$493	—	42
1900	14.484:307$790	5.488:979$395	8.995:328$395	—	38
1901	17.130:305$400	5.404:587$089	11.725:718$311	—	31
1902	15.155:286$540	6.607:240$399	8.548:046$141	—	44
1903	12.172:625$600	5.174:561$242	6.998:064$358	—	43
1904	10.915:163$510	4.997:179$766	5.917:983$744	—	46
1905	10.504:797$147	4.615:697$775	5.889:099$372	—	44
1906	15.100:430$568	4.593:845$518	10.506:585$050	—	30
1907	14.557:478$997	5.604:418$584	8.953:060$413	—	38
1908	14.084:384$064	5.384:086$140	8.700:297$924	—	38
1909	16.484:261$462	6.616:060$634	9.868:200$828	—	40
1910	13.633:956$161	5.357:384$084	8.276:572$077	—	39
1911	16.002:290$542	5.706:540$061	10.295:750$481	—	36

Secção Rio Claro

Annos	Receita	Despesa	Saldo	Deficit	Coefficiente do trafego
1892	1.954:978$769	938:675$788	1.016:302$981	—	48
1893	2.791:158$190	1.576:562$829	1.214:595$361	—	56
1894	4.211:405$625	1.574:363$349	2.637:042$276	—	37
1895	5.358:959$580	2.170:176$887	3.188:782$703	—	40
1896	6.143:846$646	2.957:947$670	3.185:898$776	—	48
1897	7.295:013$070	3.300:148$538	3.994:864$532	—	45
1898	6.627:557$900	3.233:000$004	3.394:557$896	—	49
1899	6.938:672$410	3.047:374$851	3.891:297$559	—	44
1900	7.150:840$160	3.123:028$428	4.027:811$732	—	44
1901	9.784:048$840	4:023:011$590	5.761:037$250	—	41
1902	9.525:956$410	4.289:465$577	5.236:490$833	—	45
1903	7.877:761$270	4.153:408$958	3.724:352$312	—	53
1904	7.313:128$340	4.083:891$612	3.229:236$728	—	56
1905	7.898:738$470	3.914:750$698	3.983:987$772	—	50
1906	11.973:055$522	3.817:744$837	8.155:310$685	—	32
1907	9.983:465$466	4.187:582$826	5.795:882$640	—	42
1908	8.281:035$646	4.584:389$913	3.696:645$733	—	55
1909	10.012:532$656	5.070:897$962	4.941:634$694	—	51
1910	8.857:033$968	4.767:804$684	4.089:229$284	—	54
1911	10.824:882$960	5.634:838$122	5.190:044$838	—	48

Via Fluvial

Annos	Receita	Despesa	Saldo	Deficit	Coefficiente do trafego
1890	132:886$662	180:723$228	—	47:836$562	136
1891	199:107$760	224:127$574	—	25:019$814	113
1892	205:697$400	304:381$408	—	98:684$008	148
1893	172:424$240	334:138$585	—	161:714$345	174
1894	190:336$580	271:053$945	—	80:717$365	142
1895	228:898$000	247:880$003	—	18:983$003	108
1896	338:897$560	272:961$392	65:936$168	—	80
1897	314:703$590	277:043$035	37:660$555	—	88
1898	338:806$800	310:294$590	28:512$360	—	42
1899	368:518$580	318:025$570	50:493$010	—	86
1900	379:770$940	322:491$879	57:279$061	—	85
1901	331:288$700	274:860$424	56:428$276	—	83
1902	209:625$080	222:912$593	—	13:287$513	106
1903	8:545$260	36:077$891	—	27:532$631	422

O seguinte quadro demonstra a discriminação da despesa de custeio, em 1911 e 1910, por differentes unidades.

UNIDADES	Linhas de 1m,60 e de 0m,60		Linhas de 1m,00 Secção Rio Claro		Em geral	
	1911	1910	1911	1910	1911	1910
Trem kilometro	3$848	4$246	2$765	2$660	3$222	3$313
Vehiculo de 4 rodas . . .	$175	$191	$119	$125	$141	$155
Tonelada de peso util . .	$051	$055	$055	$054	$053	$054

Só foram considerados os serviços retribuidos.

A despesa do Escriptorio Central, em S. Paulo, foi partilhada em partes eguaes pelas linhas de 1m,60 e de 1m,00.

Deixamos de incluir a despesa média por passageiros e por tonelada kilometro de mercadorias, porquanto não dispomos de dados para precisal-a de modo acceitavel.

A determinação do peso util a que se referem os coefficientes supra indicados, consta dos quadros de utilização dos trens e vehiculos no transporte retribuido de viajantes e mercadorias.

As despesas totaes em 1911 da Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado, se distribuem do seguinte modo pelas tres repartições:

Repartições	Linhas de 1m,60 e de 0m,60				Secção Rio Claro				Em geral			
	Pessoal	Material	Contas	Total	Pessoal	Material	Contas	Total	Pessoal	Material	Contas	Total
Inspectoria Geral .	29:750$000	708$845	—	28:658$845	27:950$000	780$835	—	28:658$835	55:900$000	1:417$680	—	57:317$680
Contadoria . . .	154:523$370	6:157$651	—	160:681$021	154:523$360	6:157$651	—	160:681$011	309:046$730	12:315$302	—	321:362$032
Almoxarifado . .	70:740$900	2:643$557	—	73:384$457	70:713$020	2:643$553	—	73:356$573	141:453$920	5:287$110	—	146:741$030
Total . .	253:214$270	9:510$053	—	262:724$323	253:186$380	9:510$039	—	262:696$419	506:400$650	19:020$092	—	525:420$742

A concentração de todo o serviço de escripta na Contadoria, de preferencia a deixal-o nas estações, continúa a dar o melhor resultado, contribuindo de modo sensivel para a diminuição do numero de erros.

Transcrevo o que a respeito consta do relatorio do Inspector da Contadoria Central das Estradas de Ferro no anno de 1911.

«No Quadro, Annexo n.º 5, vem mencionado o numero de despachos e de erros verificados nos expedidos; bem assim a porcentagem que coube, respectivamente, a cada uma das Companhias.

Por elle se verifica que o numero de	
despachos que, em 1910, fôra de:	1.591.333
elevou-se, em 1911, a	1.979.300
com um augmento de	387.967

O numero de erros, que fôra de 415, elevou-se a 531; como tudo se verifica pela discriminação, que se segue:

Companhias	Numero total de despachos	ERROS EM DESPACHOS EXPEDIDOS	
		Numero	Porcentagem
S. Paulo Railway	1.102.861	344	0,031
Secção Bragantina.	29.139	31	0,106
Paulista e Secção Rio Claro . .	363.799	37	0,010
Campineira de Tracção, Luz e Força	5.215	—	—
Itatibense	14.979	19	0,126
Mogyana e Ramaes	316.950	30	0,009
Araraquara e Prolong. a Rio Preto.	40.902	16	0,039
Dourado	26.047	32	0,122
Sorocabana Railway	64.661	11	0,017
S. Paulo a Goyaz.	6.759	10	0,147
E. Ferro Funilense	7.988	1	0,012
Total	1.979.300	531	—

Durante o anno de 1911 foram impressos na Contadoria para fornecimento ás estações 1.638.003 bilhetes de passageiros, sendo:

Para as estações das linhas de $1^m,60$ e $0^m,60$.	750.114
» » » da Secção de Rio Claro. . .	887.889

Pessoal

Não houve alteração no quadro do pessoal. O Contador é digno de louvor pelo zelo com que dirige todo o serviço a seu cargo.

Durante o anno de 1911 a média do pessoal encarregado dos serviços da Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado foi de 137 empregados, assim distribuidos:

Inspectoria Geral

Inspector Geral	1	
Secretario	1	
Continuo	1	3

Contadoria

Contador	1	
Ajudante do Contador	1	
Auxiliar	1	
Caixa	1	
Ajudante do Caixa	1	
Pagador	1	
Ajudante do Pagador	1	
Auxiliar do Pagador	1	
Chefes de Secção	5	
Escripturarios e Praticantes	64	
Agente em Jundiahy S. P. R.	1	
Ajudante	1	
Encarregados da escripta de carros, vagões e encerados	4	
Apontadores de carros, vagões e encerados	4	
Typographo	1	
Continuos	5	93

Almoxarifado

Almoxarife	1	
Chefe de deposito	1	
Escripturarios	19	
Praticante	1	
Feitor	1	
Conferente	1	
Armazenistas	5	
Trabalhadores	12	41
		137

III

Trafego

Percurso dos vehiculos e trens

TRENS	Kilometros percorridos pelos vehiculos					Percurso total		Kilometros percorridos pelos trens
	de viajantes	de breakes e correio	de animaes	de Mercadorias carregados	de Mercadorias vasios	de vehiculos	de eixos	
Bitola de 1m,60								
Viajantes	7.183.176	2.601.045	258.634	—	—	10.042.855	19.684.033	696.110
Mixtos	334.170	—	—	447.558	240.914	1.022.642	2.004.381	78.609
Cargas	416.067	—	515.594	16.143 712	5.734.509	22.809.882	44.707.395	728.588
Serviço	21.393	4.214	—	692.578	861.774	1.579.959	3.096.667	111.115
Total em 1911.	7.954.806	2.605.259	774.228	17.283.848	6.837.197	35.455.338	69.492.476	1.614.422
» » 1910.	5.471.418	2.124.723	405.569	16.611.134	6.967.157	31.580.001	61.896.816	1.481.026
Differença em 1911.	+ 2.483.388	+ 480.536	+ 368.659	+ 672.711	+ 129.960	+ 3.875.337	+ 7.595.660	+ 133.396
Secção Rio Claro								
Viajantes	4.821.986	1.719.018	416.220	—	—	6.957.224	13.914.448	633.868
Mixtos.	716.876	137.936	—	3.081.712	951.253	4.887.777	9.775.554	231.035
Cargas	530.206	—	2.200.056	25.788.272	9.555.133	38.073.667	76.147.334	1.275.227
Serviço	151.418	574	—	2.224.554	2.066.384	4.442.930	8.885.860	211.682
Total em 1911.	6.220.486	1.857.528	2.616.276	31.094.538	12.572.770	54.361.598	108.723.196	2.351.812
» » 1910.	4.935.302	1.494.002	1.189.680	26.033.698	8.946.946	42.599.628	85.199.256	2.009.719
Differença em 1911.	+ 1.285.184	+ 363.526	+ 1.426.596	+ 5.060.840	+ 3.625.824	11.761.970	+ 23.523.940	+ 342.093

Percurso dos vehiculos e trens

TRENS	Kilometros percorridos pelos vehiculos					Percurso total		Kilometros percorridos pelos trens
	de viajantes	de breakes e correio	de animaes	de Mercadorias		de vehiculos	de eixos	
				carregados	vasios			
Descalvadense								
Viajantes	—	—	—	—	—	—	—	—
Mixtos.	46.292	—	336	30.750	6.730	84.108	168.216	10.220
Cargas.	112	—	—	21.664	5.428	27.204	54.408	5:542
Serviço	140	—	—	1.304	688	2.132	4.264	1.310
Total em 1911.	46.544	—	336	53.718	12.846	113.444	226.888	17.072
» » 1910.	38.528	—	308	41.384	7.642	87.862	175.724	13.052
Differença em 1911.	+ 8.016	—	28	+ 12.334	+ 5.204	+ 25.582	+ 51.164	+ 4.020
Santa Rita								
Viajantes	80.668	39.380	3.226	—	—	123.274	246.548	19.865
Mixtos.	—	—	—	—	—	—	—	—
Cargas.	1.134	—	—	139.498	68.291	208.923	417.846	17.972
Serviço	110	—	—	10.160	9.315	19.585	39.170	2.257
Total em 1911.	81.912	39.380	3.226	149.658	77.606	351.782	703.564	40.094
» » 1910.	81.208	39.366	2.666	133.359	66.360	322.959	645.918	37.352
Differença em 1911.	+ 704	+ 14	+ 560	+ 16.299	+ 11.246	+ 28.823	+ 57.646	+ 2.742

Transporte retribuido de viajantes, bagagens e encommendas, animaes e mercadorias e seus percursos.

Linhas de $1^m,60$ e de $0^m,60$

			1911	1910
Numero de viajantes	Embarcados	1.ª classe	231.658 ½	172.074 ½
		2.ª classe	634.759 ½	529.857 ½
		Em geral	866.418	701.932
	Referidos a 1 kilometro	1.ª classe	16.425.977 ½	10.961.221 ½
		2.ª classe	29.069.506 ½	23.614.887 ½
		Em geral	45.495.484	34.576.109
Percurso kilometrico médio de um viajante		1.ª classe	70,9	63,7
		2.ª classe	45,8	44,6
		Em geral	52,8	49,3
Numero de animaes das tabellas 10 e 11		Embarcados	58.202	32.805
		Referidos a 1 kilometro	6.550.854	3.035.900
Percurso kilometrico médio de 1 animal			112,5	92,5
Quantidade de kilos de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9		Embarcados	13.297.175	11.075.643
		Referidos a 1 kilometro	929.888.356	732.014.485
Percurso kilometrico médio de 1 kilo de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9			69,9	66,1
Numero de toneladas	Embarcadas	Café	482.785	430.825
		Diversas	591.582	523.934
		Em geral	1.074.367	954.759
	Referidas a 1 kilometro	Café	45.294.038	41.046.087
		Diversas	48.333.980	42.743.868
		Em geral	93.628.018	83.789.955
Percurso kilometrico médio de 1 tonelada		Café	93,8	95,3
		Diversas	81,7	81,6
		Em geral	87,1	87,8

	1911	1910
Peso util transportado em toneladas - kilometro		
Viajantes a 500 kilos por um	22.747.742	17.288.055
Bagagens, encommendas e animaes da tabella 9.	929.888	732.014
Animaes das tabellas 10 e 11 a 100 kilos por um	655.085	303.590
Mercadorias	93.628.018	83.789.955
Total do peso util transportado em toneladas - kilometro	117.960.733	102.113.614

Secção Rio Claro

			1911	1910
Numero de viajantes	Embarcados	1.ª classe	167.157 ½	125.810
		2.ª classe	586.574	491.879 ½
		Em geral	753.731 ½	617.689 ½
	Referidos a 1 kilometro	1.ª classe	13.521.706	8.559.631 ½
		2.ª classe	32.633.210 ½	25.773.649 ½
		Em geral	46.154.916 ½	34.333.281
Percurso kilometrico médio de 1 viajante		1.ª classe	80,9	68,0
		2.ª classe	55,6	52,4
		Em geral	61,2	55,6
Numero de animaes das tabellas 10 e 11		Embarcados	62.324	31.158
		Referidos a 1 kilometro	15.593.570	6.473.086
Percurso kilometrico médio de um animal			250,2	207,7
Quantidade de kilos de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9		Embarcados	6.698.809	6.268.002
		Referidos a 1 kilometro	593.941.626	481.964.100
Percurso kilometrico médio de 1 kilo de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9			88,7	91,5

			1911	1910
Numero de toneladas de mercadorias	Embarcadas	Café	200.956	185.554
		Diversas	333.192	275.465
		Em geral	534.148	461.019
	Referidas a 1 kilometro	Café	[1]) 31.824.506	[2]) 30.344.852
		Diversas	50.728.127	42.492.759
		Em geral	82.552.633	72.837.611
Percurso kilometrico médio de 1 tonelada de		Café	158,3	163,5
		Diversas	152,2	154,3
		Em geral	154,6	157,9

Peso util transportado em toneladas - kilometro

	1911	1910
Viajantes a 500 kilos por um	23.077.458	17.166.641
Bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	593.942	481.964
Animaes das tabellas 10 e 11 a 100 kilos por um	1.559.357	647.309
Mercadorias	82.552.633	72.837.611
Total do peso util transportado em toneladas - kilometro	107.783.390	91.133.525

Todas as linhas

			1911	1910
Numero de viajantes	Embarcados	1.ª classe	363.970 ½	272.992 ½
		2.ª classe	1.158.562 ½	972.759 ½
		Em geral	1.522.533	1.245.752
	Referidos a 1 kilometro	1.ª classe	29.947.683 ½	19.520.853
		2.ª classe	61.702.717	49.388.537
		Em geral	91.650.400 ½	68.909.390

[1]) Sendo 24.204.999 no trecho de concessão federal e 7.619.507 no de concessão estadoal.
[2]) Sendo 23.354.844 no trecho de concessão federal e 6.990.008 no de concessão estadoal.

			1911	1910
Percurso kilometrico médio de 1 viajante		1.ª classe	82,1	71,5
		2.ª classe	52,3	50,8
		Em geral	60,2	55,3
Numero de animaes das tabellas 10 e 11.		Embarcados	77,733	48.430
		Referidos a 1 kilometro	22.144.424	9.508.986
Percurso kilometrico médio de um animal			282,3	196,4
Quantidade de kilos de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9		Embarcados	17.578.188	14.596.000
		Referidos a 1 kilometro	1.523.829.982	1.213.978.585
Percurso kilometrico médio de 1 kilo de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9			86,8	83,2
Numero de toneladas de mercadorias	Embarcadas	Café	489.668	437.237
		Diversas	707.054	613.256
		Em geral	1.196.722	1.050.493
	Referidas a 1 kilometro	Café	77.118.544	71.390.939
		Diversas	99.062.107	85.236.627
		Em geral	176.180.651	156.627.566
Percurso kilometrico médio de 1 tonelada de		Café	157,5	163,3
		Diversas	140,1	139,0
		Em geral	147,2	149,1

Peso util transportado em toneladas - kilometro

	1911	1910
Viajantes a 500 kilos por um	45.825.200	34.454.696
Bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	1.523.830	1.213.978
Animaes das tabellas 10 e 11 a 100 kilos por um	2.214.442	950.899
Mercadorias	176.180.651	156.627.566
Total do peso util transportado em toneladas - kilometro	225.744.123	193.247.139

As despesas totaes da divisão do Trafego em 1911, se discriminam do seguinte modo pelas diversas verbas.

VERBAS	Pessoal	Material	Contas	Total
Linhas de 1m,60 e 0m,60				
Administração	79:204$610	6:028$968	—	85:233$578
Trens	183:023$850	12:639$795	—	195:663$645
Estações	916:097$405	71:308$889	64:476$530	1.051:882$824
Telegrapho — Estações	154:416$580	11:354$192	3:546$800	169:317$572
Telegrapho — Conservação das linhas e apparelhos	30:656$910	35:499$820	1:155$400	67:312$130
Total	1.363:399$355	136:831$664	69:178$730	1.569:409$749

VERBAS	Pessoal	Material	Contas	Total
Secção Rio Claro				
Administração	79:204$610	6:028$962		85:233$572
Trens	170:522$560	61:512$190	—	232:034$750
Estações	795:028$320	50:823$698	14:509$990	860:362$008
Telegrapho — Estações	121:605$180	9:709$133	—	131:314$313
Telegrapho — Conservação das linhas e apparelhos	20:172$560	13:442$267	—	33:614$827
Total	1.186:533$230	141:516$250	14:509$990	1.342:559$170
Todas as linhas				
Administração	158:409$220	12:057$930	—	170:467$150
Trens	353:546$410	74:151$985	—	427:698$395
Estações	1.711:125$725	122:132$587	78:986$520	1.912:244$832
Telegrapho — Estações	276:021$760	21:063$325	3:546$800	300:631$885
Telegrapho — Conservação das linhas e apparelhos	50:829$470	48:942$087	1:155$400	100:926$957
Total	2.549:932$585	278:347$914	83:688$720	2.911:969$219

4

As despesas da divisão do trafego, inclusive Telegrapho, dão nos dois ultimos annos as seguintes médias, considerando somente os transportes retribuidos:

UNIDADES	Linhas de 1,60 e de 0,60		Secção Rio Claro		Em Geral	
	1911	1910	1911	1910	1911	1910
Trem kilometro	$876	1$091	$554	$675	$689	$846
Vehiculo » de 4 rodas.	$040	$051	$024	$032	$030	$040
Tonelada » . de peso util.	$011	$014	$011	$014	$011	$014

Transmissões telegraphicas

Os telegrammas transmittidos durante o anno de 1911 constam do seguinte quadro:

	NUMERO DE		RECEITA
	Telegrammas	Palavras	
Linhas de 1m,60 e de 0m,60			
No trafego — proprio . . .	55.624	759.194	52:481$585
No trafego — extranho . . .	122.018	1.683.126	89:902$160
No trafego — em transito . .	60.533	775.609	40:687$230
Total	238.175	3.217.929	183:070$975
Em serviço . . .	287.606	11.570.908	—
Total geral	525.781	14.788.837	183:070$975
Secção Rio Claro			
No trafego — proprio . . .	42.361	545.055	37:644$010
No trafego — extranho . . .	83.739	1.141.493	59:237$590
No trafego — em transito . .	15.840	212.991	11:197$990
Total	141.940	1.889.539	108:079$590
Em serviço . . .	392.769	13.479.223	—
Total geral	534.709	15.378.762	108:079$590

A receita proveniente do telegrapho, no ultimo decennio, foi:

Annos	RECEITA			
	Bitolas de 1m,60 e de 0m,60	Secção Rio Claro	Via Fluvial	Todas as linhas
1902 . .	141:685$260	65:100$840	1:273$130	208:059$230
1903 . .	131:883$600	64:417$700	131$500	196:434$800
1904 . .	139:635$830	71:278$550	—	210:914$380
1905 . .	136:396$770	70:088$880	—	206:485$650
1906 . .	152:845$450	78:107$530	—	230:952$980
1907 . .	148:522$060	79:654$970	—	228:177$030
1908 . .	138:980$205	77:576$695	—	216:496$900
1909 . .	141:156$250	84:228$040	—	225:384$220
1910 . .	158:492$095	94:967$995	—	253:460$090
1911 . .	183:070$975	108:079$590	—	291:150$565

Pessoal

O Dr. Henrique Burnier, digno chefe do Trafego, continúa a prestar os mais relevantes serviços á Companhia Paulista.

A média do pessoal em serviço, durante o anno de 1911 foi de 1828 pessoas, assim discriminada:

	Linha de 1m,60 e 0m,60	Secção Rio Claro	TOTAL	
			1911	1910
Chefe.	1	—	1	1
Ajudantes	1	1	2	2
Auxiliares, escripturarios, ajudantes e praticantes	16	14	30	28
Conservação da linha telegraphica e apparelhos	6	3	9	13
Chefes de estações e ajudantes . . .	44	86	130	126
Telegraphistas e praticantes	127	125	252	221
Bilheteiros, conferentes, escripturarios, ajudantes, praticantes e porteiros.	209	69	278	236
Manobradores, mensageiros, portadores, vigias e trabalhadores	746	233	979	766
Guardas porteiras.	12	2	14	17
Guardas, ajudantes e praticantes de trens	59	74	133	126
Total. . . .	1.221	607	1.828	1.536

IV

Linha, Edificios e Construcção

Continúa á testa desta importante divisão, prestando, com inexcedivel dedicação e muita intelligencia os melhores serviços á Companhia Paulista, o distincto collega Dr. Alberto de Mendonça Moreira.

Passo a transcrever, em sua integra, o importante e bem elaborado relatorio que me foi apresentado por aquelle habil profissional, onde se acham reunidas as mais detalhadas informações sobre tudo quanto concerne a essa divisão do serviço.

Illm. Snr.

Tenho a honra de passar ás mãos de V. S. o relatorio da Linha, referente ao anno de 1911.

Ao Illm. Snr.

Dr. Francisco Paes Leme de Monlevade

M. D. Inspector Geral.

Alberto de Mendonça Moreira

Chefe da Linha.

Linha

Relatorio de 1911

A extensão total de linha a conservar, durante o anno de 1911, foi:

	km.
Linha principal.	1.150,876
Desvios	210,619
Total.	1.361,495

Houve sobre a extensão conservada do anno anterior o accrescimo de 8.794 metros, correspondente aos augmentos de desvios em diversas estações, incluindo os das novas estações Mandembo e Palmar.

O quadro abaixo dá a extensão total discriminada das linhas e dos desvios e o numero de chaves:

Designação das linhas	Extensão de			Numero de chaves	
	Linha principal	Desvios	TOTAL	Parcial	Total
Bitola de 1m,60	Km.	Km.			
Tronco—Jundiahy a Descalvado	223,773	80,110	—	395	—
Ramal—Rio Claro	16,875	14,171	—	57	—
» —Santa Veridiana . . .	38,922	4,607	378,458	29	481
Bitola de 1m,00					
Tronco—Rio Claro a Barretos .	332,954	61,352	—	349	—
Ramal —Jahú	142,952	15,037	—	87	—
» —Agua Vermelha. . .	62,976	1,868	—	20	—
» —Ribeirão Bonito . .	40,115	2,403	—	20	—
» —Agudos	120,552	10,044	—	71	—
» —Mogy-Guassú . . .	92,711	7,166	—	54	—
» —Baurú	38,178	2,436	930,744	18	619
Bitola de 0m,60					
Linha de Santa Rita	27,028	2.285	—	23	—
» Descalvadense	13,840	1,392	44,545	15	38
Desvios particulares					
Bitola de 1m,60					
Tronco—Km. 43+127	—	0,103	—	1	—
» — » 43+299 . . .	—	0,271	—	1	—
» — » 43+449	—	0,127	—	1	—
» — » 44+214	—	0,152	—	1	—
» — » 69+630	—	0,287	—	1	—
» — » 105+092	—	0,088	1,028	1	6
A transportar . . .	1.150,876	203,899	1.354,775	—	1,144

Designação das linhas	Extensão de			Numero de chaves	
	Linha principal	Desvios	TOTAL	Parcial	Total
Transporte. . .	1.150,876	203,899	1.354,775	—	1,144
Bitola de 1m,00					
Tronco — Cuscuzeiro. . . .	.	0,060	—	1	—
» — São Carlos. . . .	—	0,228,5	—	2	—
» — Ibaté	—	0,232	—	1	—
» — Araraquara. . . .	—	0,421,5	—	2	—
» — Corrego Rico. . .	—	0,124	—	1	—
» — Km. 246+236 . . .	—	0,160	—	1	—
» — Bebedouro. . . .	—	0,107	—	1	—
» — Km. 277+467. . .	—	0,175	—	1	—
» — » 320	—	0,200	—	1	—
» — » 324	—	0,348	—	3	—
R. Jahú — » 137	—	0,096,5	—	1	—
» — » 142	—	0,142	—	2	—
» — » 143	—	0,113,2	—	1	—
R. R. Bonito—Monjolinho . .	—	0,059	—	1	—
R. Agudos—Km. 12	—	0,200	—	2	—
» — » 42	—	0,129	—	1	—
» — » 47	—	0,102	—	1	—
» — » 54	—	0,130	—	1	—
» — » 56	—	0,120	—	1	—
» — » 56	—	0,134	—	1	—
» — » 72	—	0,129	—	1	—
» — » 93	—	0,142	—	1	—
R. M Guassú » 41	—	2,485	—	1	—
» — » 64	—	0,160	—	2	—
Ramal Baurú » 32	—	0,120	6,317,7	1	32
Bitola de 0m,60					
Linha de Sta. Rita Km. 9+438.	—	0,099	—	2	—
» » 13+630.	—	0,052	—	1	—
» » 19+443	—	0,068	—	1	—
» » 22+498.	—	0,053	—	1	—
» Descalvadense » 3+229.	—	0,028	—	1	—
» » 5+321.	—	0,102	402	1	7
	1.150.876	210,618,7+	1.361,494,7	—	1.183

A alteração da extensão de desvios e do numero de chaves foi a seguinte:

Bitola de 1m,60

Foram construidos os seguintes:

Em Campinas	203	metros de desvios	com	2	chaves
» Villa Americana . .	984	» »	»	4	»
» Porto Ferreira. . .	71	» »	»	1	chave
» Rio Claro	879	» »			
» Palmeiras	63	» »			
Km. 43+449 (particular) .	127	»			
	2327	» »	»	7	chaves

Foram supprimidos:

Em Jundiahy Paulista .	110	metros de desvios	1	
Total . . .	2217	» » »	6	»

Bitola de $1^m,00$

Foram construidos:

Em Rio Claro	1412	metros	com	8	chaves
» V. R. Claro. . . .	175	»	»	3	»
» Caiuby	70	»	»	1	»
» Campo Alegre. . .	24	»			
» Espraiado	319	»	»	2	»
» Canella	437	»	»	2	»
Na Pedreira do k. 98 Ramal Jahu. . . .	100	»	»	1	»
Em Dois Corregos. . .	265	»	»	1	»
» Ayrosa Galvão. . .	278	»	»	2	»
» Pederneiras. . . .	713	»	»	2	»
» Guayanaz	14	»			
» Corrego Rico . . .	2	»			
» Jaboticabal. . . .	76	»			
» Barretos.	40	»			
» São Carlos	647,20	»	»	3	»
» Araraquara. . . .	215,50	»	»	1	»
» R. Bonito	236	»	»	1	»
» Babylonia	26	»	»		
» Tapuya	775	»	»	2	»
« Rincão	1132	»	»	8	»
No km. 168 tronco. . .	300	»	»	2	»
» » 185 »	340	»	»	2	»
Em Mandembo. . . .	305	»	»	2	»
» Palmar	442	»	»	3	»
No km. 54 Ramal Agudos (Particular)	130	»	»	1	»
No km. 56 Ramal Agudos (Particular) . . .	134	»	»	1	»
No km. 32 Ramal Baurú (Particular) . . .	120	»	»	1	»
Em S. Carlos (Particular)	81,50	»	»	1	»
» Ibaté »	24	»	»		
» Araraquara »	215,50	»	»	1	»
» Babylonia	26	»			
	9074,70	»	»	51	»

Foram supprimidos:

No km. 63 do Ramal Agudos	365,50	»	»	3	»
Total . . .	8709,20	»	»	48	»

Bitola de $0^m,60$

Foram construidos:

Em Porto Ferreira . . .	61	metros	com	1	chave
Km. 9+438 (Particular) .	18	»	»	1	»
Total . . .	279	»	»		»

A distribuição dos desvios pelas diversas estações, assim como o numero de chaves, constam do seguinte quadro, que contém tambem a posição kilometrica, as distancias, e as altitudes das estações.

ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS	Posição kilometrica	DISTANCIA		Altitudes	Extensão dos desvios	N. de chaves
		de Jundiahy	Intermediaria			
Bitola de 1m,60						
TRONCO					km.	
Jundiahy Paulista P. T.	0.848	0.848	--	706.1	17,376	86
Horto . . . . . P. T.	4.945	4.945	4.097	710.4	0,422	2
Corrupira . . . . P. T.	10.460	10.460	5.515	725.2	0,466	2
Louveira	15.293	15.293	4.833	665.8	1,989	13
Rocinha	22.921	22.921	7.628	700.6	1,426	7
Vallinhos	30.736	30.736	7.815	660.3	1,599	7
Samambaia . . . P. T.	37.424	37.424	6.688	690.8	0,420	2
Campinas	44.042	44.042	6.618	693.2	26,109	114
Boa Vista.	53.157	53.157	9.115	637.8	1,217	5
Jacuba . . . . P. T.	62.605	62.605	9.448	559.9	0,435	2
Rebouças	69.615	69.615	7.010	548.2	1,473	7
Nova Odessa.	75.623	75.623	6.008	541.0	0,642	4
Villa Americana. . . .	81.959	81.959	6.336	528.5	2.792	12
São Jeronymo . . P. T.	87.634	87.634	5.675	501.3	0,557	3
Tatú	93.794	93.794	6.160	513.0	2,968	11
Itaipú . . . . . P. T.	100.281	100.281	6.487	533.0	0,426	2
Limeira	105.459	105.459	5.178	542.0	1,274	7
Ibicaba . . . . P. T.	111.006	111.006	5.547	564.0	0,483	2
Cordeiro	116.965	116.965	5.959	632.0	5,975	30
Remanso	126.188	126.188	9.223	664.8	0,711	4
Araras	134.515	134.515	8.327	611.0	0,564	4
Loreto	138.780	138.780	4.265	595.0	0,352	2
Elihu Root	144.640	144.640	5.860	594.0	0,693	5
São Bento	153.091	153.091	8.451	635.0	0,681	4
Leme	161.702	161.702	8.611	610.0	0,900	7
Souza Queiroz	171.950	171.950	10.248	604.7	0,641	4
Pirassununga	185.009	185.009	13.059	634.4	2,535	13
Laranja Azeda . . P. T.	189.882	189.882	4.873	563.2	0,330	2
Porto Ferreira	205.394	205.394	15.512	549.7	3,137	22
Descalvado	223.773	223.773	18.379	647.8	1,512	10
RAMAL DE RIO CLARO						
Cordeiro	—	116.965	—	632.0	—	—
Santa Gertrudes . . .	9.027	125.992	9.027	576.0	0,664	3
Rio Claro.	16.875	133.840	7.848	612.5	13,507	54

ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS	Posição kilometrica	DISTANCIA de Jundiahy	DISTANCIA Intermediaria	Altitudes	Extensão dos desvios	N. de chaves
R. DE S. VERIDIANA						
Laranja Azeda	—	189.882	—	563.2	—	—
Emas	5.882	195.764	5.882	589.0	0,643	4
Baguassú	12.774	202.656	6.892	590.0	0,427	4
Santa Silveria	23.865	213.747	11.091	699.0	0,459	4
Palmeiras	32.244	222.126	8.379	644.4	0,847	6
Santa Veridiana. . . .	38.922	228.804	6.678	674.8	2,229	11
Bitola de 0^m,60						
R. DE SANTA RITA						
Porto Ferreira	—	205.394	—	549.7	1,418	11
Tombadouro	17.293	222.687	17.293	646.0	0,131	2
Santa Rita	27.028	232.422	9.735	759.4	0,735	10
R. DE DESCALVADO						
Descalvado	—	223.773	—	647.8	0,423	7
Pantano	10.093	233.866	10.093	697.6	0,133	2
Aurora.	13.840	237.613	3.747	696.8	0,835	6
Bitola de 1^m,00						
TRONCO						
Rio Claro.	—	133.840	—	612.5	17,582	78
Cachoeirinha. . . P. T.	7.140	140.980	7.140	642.6	0,326	2
Morro Grande	14.315	148.155	7.175	668.0	0,849	5
Ferraz	20.832	154.672	6.517	568.0	1,062	7
Corumbatahy	27.076	160.916	6.244	575.0	0,786	5
Cuscuzeiro . . . P. T.	34.892	168.732	7.816	610.0	0,370	2
Annapolis	41.092	174.932	6.200	688.0	0,588	4
Oliveiras	44.105	177.945	3.013	688.2	0,658	4
Estrella . . . . P. T.	51.415	185.255	7.310	788.0	0,369	2
Visconde do Rio Claro .	56.694	190.534	5.279	753.0	2,965	19
Tupy . . . . . P. T.	60.400	194.240	3.706	778.0	0,340	2
Conde do Pinhal . . .	65.375	199.215	4.975	742.0	0,795	5
Caiuby . . . . P. T.	72.500	206.340	7.125	818.4	1,383	5
São Carlos	76.916	210.756	4.416	828.7	7,565	47
Retiro . . . . . P. T.	84.604	218.444	7.688	850.6	0,304	2
Ibaté	94.470	228.310	9.866	829.0	0,563	4
Tamoyo . . . . P. T.	100.422	234.262	5.952	784.6	0,740	3
Fortaleza	107.461	241.301	7.039	656.5	0,462	4
Ouro	117.409	251.249	9.948	715.0	1,011	6
Araraquara	127.486	261.326	10.077	650.9	2,516	17
Americo Brasiliense . .	139.167	273.007	11.681	721.2	0,684	4
Santa Lucia	144.738	278.578	5.571	702.0	0,653	4

ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS	Posição kilometrica	DISTANCIA		Altitudes	Extensão dos desvios	N. de chaves
		de Jundiahy	Intermediaria			
Tapuya . . . . P. T.	151.980	285.820	7.242	583.0	3,382	7
Rincão.	159.204	293.044	7.224	526.0	3,399	25
Motuca	176.139	309.979	16.935	607.6	0,748	5
Hammond	193.473	327.313	17.334	592.0	0,582	4
Guariba	199.732	333.572	6.259	604.4	0,591	4
Corrego Rico.	211.259	345.099	11.527	524.0	0,284	3
Jaboticabal	223.245	357.085	11.986	577.6	1,324	12
Graminha.	232.040	365.880	8.795	653.2	0,433	4
Ibitirama	238.990	372.830	6.950	677.0	0,733	7
Tayuva	252.712	386.552	13.722	623.6	0,658	5
Andes	262.358	396.198	9.646	624.4	0,530	4
Bebedouro	276.488	410.328	14.130	532.8	2,047	7
Mandembo	291.200	425.040	14.712	582.2	0,305	2
Collina	308.040	441.880	31.552	591.2	0,552	4
Palmar	319.415	453.255	10.375	582.0	0,442	3
Barretos	332.954	466.794	24.914	521.2	2,150	18
RAMAL DE JAHU'						
Visconde do Rio Claro .	—	190.534	—	753.0	0,344	1
Ityrapina	13.201	203.735	13.201	751.2	0,565	4
Campo Alegre	27.949	218.483	14.748	643.2	0,715	5
Aterrado . . . . P. T.	40.461	230.995	12.512	661.0	0,362	2
Brotas	49.742	240.276	9.281	664.7	0,987	7
Espraiado.	59.976	250.510	10.234	636.0	0,680	4
Canella . . . . P. T.	71.753	262.287	11.777	783.0	0,723	4
Torrinha	82.618	273.152	10.865	758.0	0,535	4
Taboleiro . . . . P. T.	90.565	281.099	7.947	821.0	0,300	2
Ventania	100.202	290.736	9.637	689.0	0,562	4
Dous Corregos	110.198	300.732	9.996	648.0	3,547	26
Mineiros	119.379	309.913	9.181	648.0	0,300	2
Banharão	128.697	319.231	9.318	687.0	0,324	2
Jahú	142.952	333.486	14.255	544.0	1,793	15
R. DE AGUA VERMELHA						
São Carlos	—	210.756	—	828.7	—	—
Babylonia.	18.612	229.368	18.612	760.0	0,228	2
Floresta	22.201	232.957	3.589	702.4	0,210	2
Canchim	25.231	235.987	3.030	694.0	0,268	3
Capão Preto	29.605	240.361	4.374	694.0	0,208	2
Agua Vermelha	38.984	249.740	9.379	809.0	0,146	2
Ararahy	50.241	260.997	11.257	690.8	0,212	2
Alfredo Ellis.	54.384	265.140	4.143	710.4	0,170	3
Santa Eudoxia	62.976	273.732	8.592	612.6	0,426	4

ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS	Posição kilometrica	DISTANCIA de Jundiahy	Intermediaria	Altitudes	Extensão dos desvios	N. de chaves
R. DE RIBEIRÃO BONITO						
São Carlos	—	210.756	—	828.7	—	—
Angico	8.136	218.892	8.136	718.8	0,198	2
Monjolinho	13.056	223.812	4.920	664.6	0,278	3
Jacaré	23.343	234.099	10.287	578.4	0,200	2
Ribeirão Bonito	40.115	250.871	16.772	588.0	1,360	9
RAMAL DOS AGUDOS						
Dous Corregos	—	300.732	—	648.0	—	—
Saldanha Marinho . . .	9.812	310.544	9.812	748.0	0,580	4
Capim Fino	17.242	317.974	7.430	732.0	0,580	4
Falcão Filho	26.542	327.274	9.300	713.0	0,610	4
Campos Salles	31.387	332.119	4.845	686.0	0,600	4
Iguatemy	42.025	342.757	10.638	525.0	0,546	4
Ayrosa Galvão	52.755	353.487	10.730	452.0	0,763	7
Pederneiras	63.399	364.131	10.644	507.2	1,755	11
Itatinguy . . . . P. T.	71.180	371.912	7.781	525.6	0,303	2
Piatan	79.957	380.689	8.777	584.0	0,287	2
São Paulo dos Agudos. .	93.551	394.283	13.594	604.0	1,636	10
Taperão	98.112	398.844	4.561	657.6	0,453	4
Itaquá	106.167	406.899	8.055	507.0	0,276	2
Batalha	113.547	414.279	7.380	538.0	0,266	2
Piratininga	120.552	421.284	7.005	528.0	1,389	11
RAMAL DE BAURU'						
Pederneiras	—	364.131	—	525.6	—	—
Guayanaz	16.896	381.027	16.896	491.7	0,440	3
Baurú	38.178	402.309	21.282	526.3	1,996	15
R. DE MOGY GUASSU'						
Rincão	—	293.044	—	526.0	—	—
Guatapará	11.405	304.449	11.405	510.0	0,450	6
Guarany	24.052	317.096	12.647	524.4	0,489	4
Martinho Prado	39.487	332.531	15.435	502.7	1,411	9
Barrinha	56.471	349.515	16.984	489.0	0,565	4
Macuco	67.671	360.715	11.200	508.2	0,488	4
Passagem	78.211	371.255	10.540	486.1	1,842	10
Cascalho	84.851	377.895	6.640	498.3	0,601	4
Pontal	92.711	385.755	7.860	521.7	1,320	13

O quadro seguinte dá discriminadamente a extensão das linhas, o numero das estações e dos postos telegraphicos e o espaçamento médio entre as estações.

BITOLAS	LINHAS	EXTENSÃO		Numero de estações		Espaçamento médio	
		Parcial	TOTAL	Parcial	TOTAL	Parcial	TOTAL
1m,60	Jundiahy a Descalvado	223.773		21		10.600	
	Cordeiro a Rio Claro	16.875	279.570	2		8.400	
	Laranja Azeda a Santa Veridiana	38.922		5	28	7.800	10.000
0,m60	Porto Ferreira a Santa Rita	27.028	40.868	2		13.500	
	Descalvado a Aurora	13.840		2	4	6.900	10.200
1m,00	Rio Claro a Barretos	332.954		29		11.500	
	Visconde do Rio Claro a Jahú	142.952		10		14.300	
	São Carlos a Santa Eudoxia	62.976		8		7.900	
	São Carlos a Ribeirão Bonito	40.115	830.438	4		10.000	
	Dous Corregos a Piratininga	120.552		13		9.300	
	Rincão a Pontal	92.711		8		11.600	
	Pederneiras a Baurú	38.178		2	74	19.000	11.200
	Somma	1.150.876	1.150.876		106		

Nota. — Não foram incluidos, nos calculos do espaçamento médio, os postos telegraphicos, em numero de 21, por não terem trafego de passageiros nem de cargas.

Materiaes

a) Trilhos e accessorios

Na conservação ordinaria das diversas linhas foi empregado o material constante do quadro seguinte:

Designação	Bitola de 1m,60					Bitola de 1m,00					Bitola de 0m,60				
	Substituição	Construcção de desvios	Obras d'Arte	Cercas etc.	TOTAL	Substituição	Construcção de desvios	Obras d'Arte	Cercas etc.	TOTAL	Substituição	Construcção de desvios	Obras d'Arte	Cercas etc.	TOTAL
Trilhos de 45 kg.	411	157	—	16	584	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » 33 »	344	498	12	244	793	1.161	73	7	—	1.241	—	—	—	—	—
» » 25 »	—	—	—	—	—	4.796	1.244	—	6	6.046	—	—	—	—	—
» » 18 »	—	—	—	—	—	674	1.235	36	8	1.953	422	—	—	—	422
» » 12 »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	185	20	18	517	740
» » ferro de 30 kg.	—	—	—	—	—	2	10	23	41	76	—	—	—	—	—
Talas	899	1.348	30	344	2.621	10.478	4.806	30	560	15.874	1.218	50	40	774	1.224
Parafusos de juncção	9.587	1.596	—	1.308	12.491	10.427	6.597	—	1.120	18.144	4.448	175	40	1.374	6.037
» » dormentes de aço	4.180	584	—	—	4.764	6.940	—	—	—	6.940	—	—	—	—	—
Tirefonds	2.002	300	—	300	2.602	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pregos	1.868	4.050	—	1.700	7.618	145.338	64.762	—	—	210.100	15.850	500	—	1.079	17.429
Garras	3.460	634	—	—	4.094	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sellas	794	765	—	—	1.559	458	—	—	—	458	—	—	—	—	—
Arruellas	16.677	1.222	—	—	17.899	3.374	80	—	—	3.454	2.034	47	—	—	2.081
Apparelhos de desvios	2	11	—	—	13	25	65	—	—	90	—	2	—	—	2

Em todas as linhas são actualmente empregados trilhos de aço, tendo sido já substituidos os ultimos trilhos de ferro que existiam no ramal dos Agudos. Destes trilhos de ferro, primitivamente assentados na linha da bitola de 1m,60, ha ainda alguns nos desvios de pouco movimento das officinas de Jundiahy e de Rio Claro.

São os seguintes, os diversos typos de trilhos empregados nas differentes linhas, tendo todos o perfil Vignole.

PESO	Comprimento normal	Espessura da alma	LARGURA		Altura total	Area da secção transversal em m/m²	Momento da inercia I	Distancia da fibra neutra á mais affastada	
			da cabeça	do patim				na cabeça V	no patim V'
45 Kg.	12 m.	14 m/m	68.5 m/m	140 m/m	140 m/m	5769.4	15.245.000	72.28 m/m	67.72 m/m
35 (34.94) . . .	8 m.	16 m/m	61 m/m	114 m/m	123 m/m	4480	8.583.400	63.8 m/m	59.2 m/m
33 { 32.77 . . / 32.96 . . }	9 e 12 m.	16 m/m	60 m/m	107 m/m	116 m/m	4202	7.113.800	58.7 m/m	57.3 m/m
32 (31.67) . . .	8 m.	13 m/m	60 m/m	107 m/m	116 m/m	4061	7.209.300	59.5 m/m	56.5 m/m
25 (24.75) . . .	9, 15 e 10	11 m/m	54 m/m	98 m/m	98.4 m/m	3161	4.080.851	50.4 m/m	48.0 m/m
24 (23.775). . .	10 m.	11 m/m	46 m/m	80 m/m	102 m/m	2988	3.906.134	52.5 m/m	49.5 m/m
18 { 18.310 . . / 18.116 . . }	8 e 10 m.	10 m/m	46 m/m	80 m/m	85 m/m	2347	2.212.700	43.4 m/m	41.6 m/m
17 (17.32) . . .	7 m.	9.5 m/m	45 m/m	80 m/m	85 m/m	2221	2.098.500	43.3 m/m	41.7 m/m
12 (11.35) . . .	7 m.	7 m/m	41 m/m	59 m/m	67.5 m/m	1455	867.900	34.6 m/m	32.9 m/m
12 (11.64) . . .	7 m.	6.5 m/m	38 m/m	68.5 m/m	69.5 m/m	1492	981.700	34.7 m/m	34.8 m/m

As extensões de linha, das differentes bitolas, contendo estes trilhos são as seguintes:

TYPO DO TRILHO	BITOLA DE		
	1m,60	1m,00	0m,60
Kg.	Km.	Km.	Km.
45	134	—	—
35	14	—	—
32 e 33	131	91	—
25	—	311	—
24	—	68	—
17 e 18	—	362	—
12	—	—	41
	279	832	41

O estado de conservação dos trilhos é, em geral, bom; aquelles, porem, que estão assentados nas curvas de raio minimo, em cada bitola, apresentam já um gasto bem pronunciado.

Por isso e por se tornarem alguns dos typos usados já fracos pela sua idade e pouco peso, em vista do augmento do peso do material rodante, procede-se á substituição progressiva de alguns e cogita-se na de outros dos actuaes trilhos. Assim é que, na bitola larga, foram substituidos, em diversas curvas do trecho de Jundiahy a Campinas, 411 trilhos gastos, dos de 45 kg. que tinham sido assentados em 1896 e 1897.

Os trilhos de 32 e 33 kg. existentes de Cordeiros em diante serão parcialmente trocados por outros de 45 kg.

Na bitola estreita, os trilhos de 17 e 18 kg. já estão, na extensão de cerca de 50 kilometros, de Rincão em diante, sendo substituidos pelos de 25 kg. que eram destinados á linha projectada de Guarany a Ribeirão Preto.

No trecho de Rio Claro a São Carlos foram empregados este anno, em substituição de trilhos gastos pelo uso, 856 trilhos novos, de 32 kg. e do comprimento de 12 metros: estes trilhos estão assentados na fila exterior de algumas

curvas de pequeno raio, occupando uma extensão total de 10.272 metros. Destes mesmos trilhos novos foram tambem empregados alguns nas curvas do trecho da Serra do Borba, em substituição de trilhos gastos.

Nas linhas de $0^m,60$ os trilhos de 12 kg. serão substituidos pelos de 18 kg. que forem retirados das linhas de $1^m,00$.

b) Dormentes de madeira

O movimento de dormentes, nas diversas linhas, durante o anno de 1911, foi o seguinte:

Descripção	Bitola de					
	$1^m,60$		$1^m,00$		$0^m,60$	
Em ser a 1.º de Janeiro de 1911 . .	51.836	. . .	47.045	. . .	1.405	
Recebidos de fornecedores durante o anno	4.657	. . .	98.958	. . .	1.914	
Somma . .	. . .	56.493	. . .	146.003	. . .	3.319
Empregados em substituição dos estragados	26.158	. . .	72.804	. . .	3.047	
Empregados em construcção de desvios .	5.631	. . .	20.641	—	—	
Empregados em obras d'arte	1.102	. . .	—	—	—	
Somma . .	. . .	32.891	. . .	93.445	. . .	3.047
Em ser a 1.º de Janeiro de 1912 . .	. . .	23.602	. . .	52.558	. . .	272

O quadro seguinte dá o consumo de dormentes na conservação ordinaria das diversas linhas, nos ultimos quinze annos.

Numero de dormentes gastos na conservação

Annos	Total			Média em 5 annos			Média por kilometro		
	1 m,60	1 m,00	0 m,60	1 m,60	1 m,00	0 m,60	1 m,60	1 m,00	0 m,60
1897	56.507	152.358	20.853						
1898	67.463	134.987	12.348						
1899	86.184	139.699	14.986	68.274	151.893	16.285	245	301	397
1900	74.291	124.615	18.155						
1901	56.917	207.808	15.085						
1902	65.058	193.768	14.453						
1903	49.517	178.726	6.675						
1904	34.633	164.195	6.721	40.715	166.496	8.677	145	225	211
1905	30.266	175.021	6.597						
1906	24.105	120.830	8.940						
1907	26.157	89.908	7.783						
1908	41.651	105.165	3.708						
1909	12.047	118.148	803	29.382	107.912	3.805	105	129	92
1910	34.163	132.896	3.685						
1911	32.891	93.445	3.047						

Mostra este quadro a vantagem que se tem obtido com o lastramento de pedra e com o emprego exclusivo do *faveiro* como madeira para dormentes.

Com effeito, o consumo delles vem diminuindo á medida que vae augmentando a extensão de linha lastrada de pedra, e augmenta simultaneamente o emprego do faveiro em substituição da peroba e outras essencias, antes usadas.

Na bitola de 1^m,60 e na 0^m,60 a extensão de linha se tem conservado inalterada, no periodo considerado; mas na bitola de 1^m,00 a extensão augmentou, entre os annos de 1902 e 1909, de 330 kilometros. No emtanto, não só o consumo relativo, mas tambem o absoluto, tem diminuido.

Convem observar que a grande diminuição da quantidade de dormentes da bitola de 0^m,60 observada no quadro, vem tambem de que, na conta da despesa, não entraram os dormentes provenientes da bitola larga. Muitos destes dormentes foram retirados da linha de 1^m, por não *darem mais pregação;* mas, serradas as suas pontas, foram aproveitados nas linhas de 0^m,60.

Para experiencia, assentamos nas diversas linhas os dormentes de eucalypto, constantes do quadro abaixo, em que se vê que alguns já têm quasi 6 annos, muitos têm mais de 3, e poucos foram retirados de serviço; si bem que o estado actual dos existentes já não seja muito satisfactorio. Esses dormentes, pelo menos em sua maior parte, são de E. globulus, que, segundo o Dr. Edmundo Navarro de Andrade, distincto especialista e dignissimo Director do Serviço Florestal desta Companhia, é uma especie das que menos se prestam para tal applicação.

Logar do emprego	Empregados			Retirados		
	Quantidade		Data	Quantidade		Data
Bitola de $1^m,60$						
Tronco						
Km. 53	16		Julho de 1906			
» 47	4		Novembro de 1906	3		Julho de 1910
» 106	16		Fevereiro de 1907	1 1		Julho de 1909 Junho de 1911
» 206	1		Abril de 1909			
» 206	4		Agosto de 1909	1		Julho de 1910
Ramal do Rio Claro						
Km. 9	12		Outubro de 1907	1		Fevereiro de 1911
» 17	85		Dezembro de 1909			
» 17	63	201	Setembro de 1910		7	
Bitola de $1^m,00$						
Tronco						
Km. 1	187		Janeiro de 1910			
» 1	47	234	Setembro de 1910			
Bitola de $0^m,60$						
Ramal de Santa Rita						
Km. 1		6	Agosto de 1909		1	Dezembro de 1909
		441			8	

c) Dormentes de aço

Existem na linha os dormentes de aço constantes do quadro abaixo, além de alguns assentados em desvios:

Situação	Extensão de linha	Typo	Anno do assentamento	Quantidade	
				Por km.	TOTAL
Bitola de $1^m,60$	km.	km.			
De Jundiahy a Campinas.	44,513	96	1896 e 1897	1.333	
De Campinas ao Km. 72.	27,493	73	1907 e 1908	1.417	
De S. Bento a Pirassununga (com interrupção)	30,000	70	1895 e 1896	1.530	
	102,006				145.000
Bitola de $1^m,00$					
De S. Carlos ao kilometro 140 + 724.	63,607	40	1897 e 1898	1.565	100.000

É, em geral, bom o estado dos dormentes de aço.

Os dormentes de 96 kg. empregados ha 16 annos, bem como os de 70, com 17 annos, na bitola larga, e os de 40 kg., com 15 annos, na bitola estreita, apenas apresentam um pequeno gasto nas superficies de contacto com o trilho e com o parafuso; mas esta usura não impede que possam continuar a servir ainda por longos annos.

Os typos mais antigos de dormentes têm inconvenientes que foram evitados no typo dos empregados por ultimo, embora mais leves. Estes são mais compridos e o systema de ligação com o trilho é mais simples; com estes são muito atenuados ou desapparecem os defeitos da linha que em tempo apontei em relação aos typos primitivos.

A conservação do trecho em que estão os novos dormentes assentados se faz com um pouco menos de *meio homem* por kilometro e neste trecho existem rampas fortes, onde os trens, quando descem, attingem á velocidade maxima.

Lastro

a) Lastro de pedra

No capitulo dos dormentes, vimos bem patente uma das grandes vantagens obtida com o emprego do lastro de pedra, na diminuição da quantidade de dormentes substituidos annualmente.

Além disso, na linha empedrada, com a quasi completa ausencia do *matto*, diminuio consideravelmente o trabalho da capina; e da renovação do lastro, que era constante, na linha lastrada de terra, desappareceu completamente. Os concertos de *baixas* na linha diminuiram sensivelmente, tendo-se ella tornado mais solida e firme.

De tudo isto resultou uma reducção da despesa da conservação da linha, não só em relação ao material e ferramentas, como tambem ao pessoal.

Outrosim, a suppressão do pó de terra, este tão incommodo para os passageiros, quanto prejudicial á conservação do material redante, permittiu a circulação de trens compostos de carros de luxo e conforto, e concorreu para o grande augmento da kilometragem das machinas, ao mesmo tempo que para a diminuição do serviço da sua limpeza.

Tantas e tão grandes vantagens justificam e compensam plenamente a despesa deste melhoramento das nossas

linhas, começado ha alguns annos, e nos ultimos quatro, feito em larga escala.

Bitola de 1m,60

Em 1895 foi assentado na pedreira do km. 115, proxima á estação de Cordeiros. um britador de pedra, typo «Black Marden» accionado por locomovel de 10 cavallos. Nesse anno a producção não passou de 114 vagões de pedra que foi applicada em diversos pontos da linha que reclamavam concerto urgente.

D'ahi por diante o empedramento veio augmentando de anno para anno.

Em vista de não mais satisfazer vantajosamente essa pedreira ás condições de exploração foi, em 1906, adquirida por compra uma outra pedreira situada perto da estação de Tatú, ao lado esquerdo e á pouca distancia da linha, a que está ligada por um desvio de 1100 metros de extensão, partinde do km. 97+452. Ahi foi feito, em 1907 e 1908, installação completa para uma grande producção diaria de pedra britada, constando de:

2 britadores pequenos de Fr. Krupp, typo n. 5, produzindo cada um diariamente 6 vagões a $4m^3.5$.
1 britador medio de Black Marden (Laels), produzindo diariamente 9 vagões a $4m^3,5$.
2 britadores grandes de Fr. Krupp, typo n. 7, produzindo cada um diariamente 16 vagões a $4m^3,5$.
2 caldeiras de locomotiva.
1 locomovel.
5 compressores de ar (bombas Westinghouse.)
3 reservatorios para ar comprimido.
5 perfuradores a ar comprimido.
1 detonador electrico e os accessorios correspondentes.

A producção da pedreira tem sido:

Annos	NUMERO DE VAGÕES			TOTAL
	de pedra britada	de pedra de construcção	de cascalho	
1908	8.220	33	16	8.269
1919	14.450	278	192	14.920
1910	12.053	338	162	12.553
1911	4.385	275	130	4.790
Total . .	39.108	924	500	40.532

No ultimo quinquennio o lastro de pedra britada foi empregado em 209,^{km} 486^{m},0 sendo:

Em 1907	20,^{km}687^{m},0
» 1908	44,^{km}944^{m},0
» 1909	78,^{km}432^{m},0
» 1910	55,^{km}767^{m},0
» 1911	9,^{km}656^{m},0
Total.	209,^{km}486^{m},0

A extensão de linha lastrada de pedra em 1911 foi de:

Em linha principal . .	4,^{km}939^{m},0
» desvios	4,^{km}717^{m},0
Total.	9,^{km}656^{m},0

Além disso, neste anno a mesma pedreira forneceu á bitola de 1^{m},00 (de Rio Claro ao km. 1 + 100 e desvios) a pedra necessaria para o lastramento; tambem deu toda a pedra utilizada em construcções diversas, a pedra britada para concreto empregado na construcção de algumas obras e forneceu cascalho para a linha e para plataformas e pateos das estações.

A diminuição que se nota na producção e no lastramento de pedra provêm de ter este ficado prompto, em Fevereiro de 1911, em todas as linhas da bitola larga.

Cumpre observar que além do serviço acima indicado, se completou, neste anno, o lastro, em uma extensão de 35.^{km}283^{m},0.

A extensão total de linha empedrada até 31 de Dezembro de 1911, foi:

Linha	Linha principal	Desvios	Total
Tronco-Jundiahy a Descalvado	223.^{km}646^{m},0	13.^{km}663^{m},0	237.^{km}309^{m},0
Ramal de Rio Claro . .	16.^{km}878^{m},0	2.^{km}140^{m},0	19.^{km}018^{m},0
Ramal de Santa Veridiana	38.^{km}953^{m},0	1.^{km}416^{m},0	40.^{km}369^{m},0
Total . . .	279.^{km}477^{m},0	17.^{km}219^{m},0	296.^{km}696^{m},0

Em 1910 foram retirados desta pedreira para servir noutras pedreiras da bitola de $1^m,00$:

1 britador grande de Fr. Krupp, n.º 7.
1 » pequeno » » » » 5.
1 » médio de Black Marden.
2 reservatorios de ar comprimido.
3 compressores.
3 perfuradores.

O pessoal da pedreira foi, em média:

Descripção	Em 1908	Em 1909	Em 1910	Em 1911
Feitores	2	2	1	1
Ajudantes . . .	1	1	—	—
Machinistas . . .	2	3	2	2
Ferreiros	2	2	2	2
Malhadores . . .	2	2	2	2
Trabalhadores . .	114	79	47	32
Guarda-chaves . .	1	1	1	1
Total . . .	124	90	55	40

Damos a seguir o calculo do custo médio do m^3 da pedra britada e do seu assentamento na linha:

A despesa total de pessoal e material, empregados nos trabalhos da pedreira, inclusive concertos foi:

77:957$320

A deduzir:

275 vagões a $3,^{m^3}500$ ou $962,^{m^3}500$ de pedra para a construcção, a 5$ o m^3 . . . . 4:812$500

A pedreira forneceu mais:

4.385 vagões × $4,^{m^3}500$ = $19.732,^{m^3}500$ de pedra britada
130 » × $5,^{m^3}000$ = $650,^{m^3}000$ de cascalho meudo
Total . . . $20.382,^{m^3}500$

O custo de 1^{m^3} de pedra britada ou cascalho, carregado em vagão, foi, pois, de

$$\frac{77:957\$320 - 4:812\$500}{20.382,^{m^3}500} = 3\$580$$

O custo médio do m³ de pedra britada, no ultimo quinquennio, foi:

Em 1906	3$928
» 1907	4$205
» 1908	3$824
» 1909	2$489
» 1910	2$754
Média do quinquennio =	3$440

O custo do assentamento por metro corrente de linha, inclusive a descarga da pedra, segundo observação feita, foi:

Nos trechos em que existiam assentados dormentes de madeira e em que não se excavava debaixo do dormente, levantando-se somente a linha para collocar a pedra . .	1$000
Nos trechos de dormentes de madeira, em que se excavava debaixo do dormente, conservando a linha o mesmo nivel	2$500
Nos trechos de dormentes de aço, em que não era necessario retirar tanta terra como onde havia dormentes de madeira.	2$000

O custo médio do lastro de pedra por metro corrente de linha variou de

$$\begin{cases} 3\$580 + 1\$000 = 4\$580 \\ 3\$580 + 2\$500 = 6\$080 \end{cases}$$

Não entrou no calculo o preço do transporte da pedra.

O cubo médio, por metro corrente, de pedra empregada no lastramento, foi de um pouco menos de um metro cubico.

Bitola de 1m,00

O lastro de pedra, primeiramente empregado na bitola de 1m,00, proveio da pedreira existente no kilometro 4 do ramal do Ribeirão Bonito, e foi em 1895 applicado entre Morro Grande e Annapolis, para substituir o lastro de terra de qualidade inferior que alli existia.

A pedra desta pedreira é desaggregavel á picareta e presta-se bem para lastro; si bem que, por não ser material homogeneo, uma parte da pedra empregada se tem decomposto ou ficada esmagada sob os dormentes.

Esta pedreira forneceu pedra para as diversas linhas da bitola de $1^m,00$, a saber:

Tronco — Rio Claro ao Km. 148 + 420 na extensão de.		. 148.420,0
Ramal	de Jahú — Km. 0 a 73 + 740 » » »	. 73.740,0
»	de Ribeirão Bonito — Trechos separados na extensão de	20.369,0
»	de A. Vermelha — Trechos separados na extensão de	1.168,0
»	de M. Guassú — Trechos separados na extensão de	2.203,0
	Total. . . .	245.900,0

Actualmente esta pedreira fornece pedra para o lastramento do ramal de Ribeirão Bonito e para os concertos do lastro na linha — tronco.

A exploração desta pedreira, em 1911, foi feita apenas com uma pequena turma, em média 15 operarios, devido a faltar o material rodante para o transporte da pedra.

Foi extrahida, em annos anteriores, pedra de natureza semelhante, em outros pontos: nos córtes da serra do Borba, km. 150 do tronco e da serra de Brotas, km. 67 do ramal do Jahú; além de outros pontos, em que a extracção foi relativamente diminuta. A pedra extrahida foi empregada nas proximidades dos lugares da extracção. Tambem dos córtes da serra dos Agudos, extrahiu-se pedra para empedrar a linha, do km. 86 a $113^{km} + 250$ do ramal dos Agudos, em trechos separados, cumprindo observar que esta pedra não foi collocada debaixo dos dormentes, por pouco resistente, mas só superficialmente para substituir o lastro arenoso. que era sempre levado pelas enxurradas.

Para conclusão do empedramento dos ramaes de Jahú e dos Agudos, foi comprada, em Maio de 1909, uma pedreira situada na serra da Ventania, proxima da estação deste nome, distando, em linha recta, da linha, 700 m. O desvio que liga a linha á pedreira tem a extensão de 1.800 m. e parte do km. $97 + 802^m,0$.

O primeiro trem de pedra sahiu para o ramal do Jahú em 14 de Agosto de 1909. Nos primeiros tempos a extracção de pedra foi feita em parte, a dynamite, com furos a mão e em parte a picareta; mais tarde foram installados perfuradores pneumaticos e um detonador electrico.

Em Dezembro de 1910, para melhor regularisação do tamanho da pedra, com menor dispendio do que com o britamento a mão, foram assentados 2 britadores, procedentes

da pedreira de Tatú, um de Fr. Krupp, n.º 5 e outro de Black Marden.

A pedra extrahida desta pedreira, salvo uma pequena parte de qualidade inferior, presta-se muito bem para lastro e tambem tem servido para concreto de fundações de diversas obras.

A producção da pedreira foi:

Em 1909	1.542	vagões de pedra para lastro, a 7,m³5
» 1910	7.798	» » » »
» 1912	6.261	» » » » » e 64 vagões para concerto
Total .	15.601	

Dos vagões destinados para lastro foram:

para o ramal do Jahú	9.320
» » dos Agudos . . .	6.281
Total	15.601 vagões

A média do numero de operarios, inclusive ferreiros e machinistas, foi de 50.

Para a conclusão do empedramento da linha do tronco e do ramal de Mogy-Guassú foi adquirida, em 1910, uma pedreira na serra do Borba, ao lado da linha, a que é ligada por um desvio de 2.100 m. de extensão, partindo do posto telegraphico de Tapuya, km. 151 + 980.

A pedreira é constituida de blocos de pedra geralmente pequenos, facilmente desaggregaveis a picareta ou a alavanca, dispensando em geral o emprego de minas explosivas e sendo os blocos com facilidade fragmentados a marreta.

A exploração da pedreira foi iniciada em Dezembro de 1910. Em 1911, foi montado um britador de Fr. Krupp n.º 7, procedente da pedreira de Tatú e ficou quasi concluida a montagem de um outro novo, igual ao primeiro; foram tambem feitas as installações necessarias para o funccionamento de perfuradores a ar comprimido.

O emprego dos britadores, tanto nesta como na pedreira de Ventania, evita o trabalho que era antes feito pelas turmas da conservação da linha em completarem o britamento das pedras maiores, muitas vezes em não pequena quantidade.

Actualmente o material produzido é mais ou menos uniforme em tamanho e do mais apropriado ao fim a que é destinado, o que simplifica enormemente o lastramento da linha.

A producção desta pedreira foi:

Em 1910 . . 446 vagões (gondolas) de pedra para lastro a 7,^{m3}5
» 1911 . . 3.454 » » » » » »
» » . . 266 » » » » » concreto a 7,^{m3}5
Total . 4.166

A extensão de linha empedrada em 1911, com pedra das diversas pedreiras foi:

Designação	Linha principal		Desvios		Total		Differença em 1911
	1910	1911	1910	1911	1910	1911	
Tronco	—	24.328	—	—	—	24.328	+ 24.328
Ramal Mogy-Guassú	—	1.015	—	—	—	1.015	+ 1.015
» Jahú . . .	54.115	—	272	—	54.387	—	— 54.387
» Agudos . .	10.540	56.288	—	770	10.540	57.058	+ 46.518
» Baurú . . .	40	—	—	—	40	—	— 40
» Agua Vermelha	1.168	900	—	—	1.168	900	— 268
» Ribeirão Bonito	593	4.720	—	—	593	4.720	+ 4.127
Total . . .	66.456	87.251	272	770	66.728	88.021	+ 21.293

A extensão total de linha empedrada existente em 31 de Dezembro de 1911:

Designação	Linha principal	Desvios	Total
Tronco	183.km140m,0	1.km078m,0	184.km218m,0
Ramal Jahú	138 km492m,0	400m,0	138.km892m,0
» Agua Vermelha .	7.km972m,0	—	7.km972m,0
» Ribeirão Bonito .	20.km369m,0	—	20.km369m,0
» Agudos	85.km198m,0	770m,0	85.km968m,0
» Mogy-Guassú . .	3.km218m,0	—	3.km218m,0
» Baurú	40m,0	—	40m,0
Total	438.km429m,0	2.km248m,	440.km677m,0

Segue a demonstração do custo em 1911 da producção e do emprego da pedra, incluindo-se a despesa de concertos das machinas e não entrando a do transporte da pedra.

Designação das pedreiras	PRODUCÇÃO				EMPREGO				
	Cubo de pedra britada	Despesa		Custo do m.³	Extensão empedrada	Despesa	Custo do m.³	Cubo médio de pedra por m. c.	Custo médio do lastro por m. c.
		Pessoal	Material						
Pedreira de Ventania .	50.272m,³0	74:449$370	31:183$915	2$100	58.073m,0	37:862$000	0$652	0m,³866	2$380
Pedreira de Tapuya .	23.910m,³0	54:294$340	12:144$817	2$780	24.835m,0	23:948$500	0$964	0m,³962	3$600

Do exposto em relação ás linhas de $1^m,60$ e $1^m,00$, vemos que :

Designação das linhas	Extensão de linha principal lastrada			
	Até 31 de Dezembro		em	
	1910	1911	1910	1911
$1^m,60$	$274.^{km}538^m,0$	$279.^{km}477^m,0$	$53.^{km}625^m,0$	$4.^{km}939^m,0$
$1^m,00$	$353.^{km}858^m,0$	$438.^{km}429^m,0$	$69.^{km}317^m,0$	$84.^{km}571^m,0$
Total . .	$628.^{km}396^m,0$	$717.^{km}906^m,0$	$122.^{km}942^m,0$	$89.^{km}510^m,0$

A diminuição que se nota no total do serviço feito, no anno de 1911, é devida á falta de transporte da pedra, o qual não poude ser feito convinientemente, na bitola estreita; e, além disso, por ter sido diminuto, na bitola larga, o serviço feito para a conclusão do lastramento.

Na bitola de $1^m,00$ restava, em 31 de Dezembro de 1911, a extensão de 392 kilometros de linha para ser lastrada de pedra.

b) Lastro de terra

Para alargar córtes, alargar e levantar aterros e para limpar valletas de córtes, correram trens de lastro, nas diversas linhas, sendo removidos:

Bitola de $1^m,60$. . . .	2.942	vagões de terra
» » $1^m,00$. . . .	7.203	» »
» » $0^m,60$. . . .	105	» »
Total . .	10.250	» »

Cercas e Cancellas

Pelas turmas ordinarias de conservação, foi feito o seguinte serviço:

Linhas	Cercas		Cancellas	
	Concertadas	Construidas	Substituidas	Assentadas
Bitola de $1^m,60$	$22.893^m,0$	$2.345^m,0$	52	1
» » $1^m,00$	$283.171^m,0$	$45.948^m,0$	131	4
» » $0^m,60$	$7.551^m,0$	—	11	—
Total	$313.615^m,0$	$48.293^m,0$	194	5

Nota. Na extensão de $283.171^m,0$ estão comprehendidos $144.110^m,0$ de cerca, na bitola de $1^m,00$, em que foram substituidos os antigos póstes de madeira por póstes de ferro, importados da Europa.

Edificios

Continuaram neste anno as modificações tendentes a adaptar o edificio de diversas estações ás necessidades actuaes do serviço, como tambem a melhorar a moradia dos respectivos chefes e a dar mais commodidade ao publico, não só nos compartimentos que lhe são reservados, como permittindo aos passageiros o embarque ou desembarque em amplas plataformas, sob coberta que as abriga e aos trens.

Algumas estações que não se prestavam vantajosamente a modificações, vão ter edificio novo, em via de execução.

A estação de Rio Claro foi, com algumas de suas dependencias, completamente transformada. Foi demolido o antigo edificio, situado com a sua plataforma, entre as linhas da bitola de $1^m,60$ e da de $1^m,00$, para ser construido, com a frente no alinhamento da rua proxima, um outro edificio com uma vasta plataforma de baldeação de passageiros e outra para baldeação de cargas, ambas abrigadas por uma cobertura metallica.

A estação de Pirassununga passou por transformação quasi radical, offerecendo hoje maior commodidade para os viajantes, e grandes facilidades para o serviço. Do edificio antigo apenas aproveitaram-se algumas das paredes exteriores: a sua plataforma, como as de todas as outras estações modi-

ficadas, foi augmentada na largura e no comprimento e abrigada por cobertura metallica que abrange a linha em que a ellas encostam os trens, ficando portanto estes tambem cobertos.

Foi demolido o primitivo edificio da estação de Villa Americana e começada a construcção de outro que melhor satisfará as exigencias da actualidade.

Na bitola de $1^{m},00$ salientam-se as transformações que soffreram as estações de Araraquara, Rincão e Jaboticabal, que apresentam-se hoje com os requisitos modernos; tambem foram grandes as modificações feitas nas estações de Oliveiras, Santa Eudoxia e Barretos.

Foi começada a construcção dos edificios da estação de Dois Corregos e da de Jahú.

Foram construidas umas e estão em construcção outras, muitas casas de empregados, não só do trafego como das outras repartições.

Era uma necessidade palpitante a construcção de predios para moradia de empregados, sobretudo nas localidades desprovidas de casas de aluguel.

Cumpre aqui notar que, nestes ultimos tres annos, além de ter augmentado commodos em casas existentes, temos construido 111 casas, sendo 14 para chefes de estação e as restantes para outros empregados.

Além dos serviços acima mencionados, houve concertos correntes na quasi totalidade dos edificios das estações e outros.

Obras d'arte

Não houve construcções importantes; apenas construiram-se 14 *passagens inferiores* e 13 *boeiros*.

Estas passagens substituem antigas *passagens de nivel*, que eram pontos perigosos da linha, por poderem dar ensejo a accidentes de encontro dos trens com os transeuntes.

A substituição gradual de todas ou pelo menos das que estão peor situadas, é serviço que se impõe e que, aliás, está em andamento.

Houve concertos de pouca monta em diversas das obras existentes.

O quadro seguinte resume todos os trabalhos feitos em edificios e obras d'arte.

DESIGNAÇÃO		Bitola de 1ᵐ,60				Bitola de 1ᵐ,00								Bitola de 0ᵐ,60			TOTAL GERAL
		Tronco	R. Rio Claro	R. Sta. Veridiana	TOTAL	Tronco	Ramal Jahú	R. Agua Vermelha	R. Ribeirão Bonito	R. dos Agudos	Ramal Baurú	R Mogy-Guassú	TOTAL	R. Santa Rita	R. Descalvadense	TOTAL	
Estações	Demolidas	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
	Construidas	1	1	—	2	3	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	5
	Augmentadas	2	—	—	2	1	—	—	—	1	—	—	2	—	—	—	4
	Reformadas	29	1	5	35	20	5	2	2	6	—	2	37	1	1	2	74
Armazens	Demolidos	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1
	Construidos	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1
	Augmentados	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	—	3	—	—	—	3
	Reformados	25	—	2	27	7	2	1	3	6	—	2	21	2	2	4	52
Casas de empregados	Construidas	8	—	—	8	22	3	5	1	—	—	—	31	—	—	—	39
	Reformadas	54	—	18	72	20	8	1	1	3	8	6	47	2	5	7	126
Casas de turma	Demolidas	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1
	Concertadas	25	2	6	33	12	3	—	—	4	1	1	21	3	—	3	57
	Construidas	—	—	—	—	5	2	—	—	—	—	—	7	—	—	—	7
Deposito de machinas e carros	Construidos	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	2	—	—	—	2
	Concertados	2	1	2	5	1	1	—	—	—	—	—	2	—	—	—	7
Poços	Construidos	3	—	—	3	2	3	—	—	3	—	—	8	1	1	2	13
	Concertados	7	—	2	9	28	9	—	—	2	2	—	41	2	2	4	54
Latrinas	Construidas	11	1	5	17	15	1	2	2	—	—	—	20	3	—	3	40
	Reformadas	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2
Mastros de signaes	Pintados	35	—	—	35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35
	Assentados	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2
Pontes	Concertadas	1	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	2	—	2	4
Pontilhões	Construidos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Concertados	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	3
Boeiros	Augmentados	10	—	1	11	—	1	—	2	2	2	—	7	1	1	2	20
	Construidos	4	1	—	5	6	—	—	2	—	—	—	8	—	—	—	13
	Concertados	4	1	—	5	3	—	—	7	7	—	—	17	—	—	—	22
Passagens	Construidas	5	—	—	5	4	—	—	2	—	1	2	9	—	—	—	14
	Concertadas	2	—	—	2	—	1	1	—	—	2	—	4	—	—	—	6
Gyradores	Construidos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Concertados	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1
Muros de arrimo	Construidos	1	—	—	1	3	—	—	1	—	—	—	4	—	—	—	5

Serviços diversos de linha

Bitola de 1^{m},60

Duplicação da linha de Jundiahy a Campinas

Resolvida a duplicação da linha de Jundiahy a Campinas, foi iniciada, em 18 de Novembro, a construcção da nova linha no trecho comprehendido entre as estações de Rocinha e Vallinhos.

Foram excavados e transportados, com trem de lastro pela linha antiga, 376 vagões de terra, para o alargamento dos aterros existentes entre os kms. 24 e 28.

Foi preparado o leito e assentada uma linha da bitola de 0^{m},60, na extensão de 1.000 m. para servir com uma machina e vagões da linha de Santa Rita, de meio de transporte das terras provenientes dos córtes a executar.

Foi feito o serviço seguinte em obras d'arte:

Km. 23+942. Augmentado o pontilhão de alvenaria de pedra de 3,75 de vão e de 1,75 de altura.

Km. 24+450. Iniciada a reconstrucção do boeiro de arco de alvenaria de tijolo de 1,20 de vão e de 2,00 de altura.

Km. 24+544. Iniciada a reconstrucção do boeiro de arco de alvenaria de tijolo de 0,80 de vão e de 1,50 de altura.

Km. 25+489. Iniciada a reconstrucção do boeiro de arco de alvenaria de tijolo de 1,10 de vão e de 2,00 de altura.

Km. 25+851. Iniciado o augmento do boeiro coberto de alvenaria de tijolo de 0,60 de vão e de 0,77 de altura.

Ligação das linhas das Companhias Mogyana e Paulista

Em 6 de Setembro foi iniciada a construcção de uma linha da bitola de 1^{m},60, que partindo do Km. 38+488 do ramal de Santa Veridiana, pouco aquem da estação deste nome, vae ter o seu ponto terminal no Km. 39+940, em frente ao Km. 193+200 da Companhia Mogyana.

Ahi será construida a estação de baldeação, devendo ser executado esse trabalho pela Companhia Mogyana conforme o accôrdo feito entre as duas companhias.

Do ponto de partida, com a altitude de 667^{m},390, a nova linha segue, com a rampa de 2 %, até o Km. 39+760 e dahi em diante em nivel, tendo em toda a sua extensão, tres curvas, a primeira com o raio de 300 m. e o desen-

volvimento de 100 m.; as seguintes com o raio de 250 m. e respectivamente os desenvolvimentos de 85 m. e 439 m.

Para a preparação do leito foram excavados e transportados por carroças, 5.990 m³. de terra e pedra solta, e mais 6.588 m³. de terra, transportados por trem.

A extensão de linha construida neste anno foi de 1.272 m.; para o assentamento da via permanente, nessa extensão, foram empregados os seguintes materiaes:

Dormentes de madeira	2.004
Trilhos de 32 kg.	206
Talas	412
Parafusos	820
Pregos	1.950
Apparelho de desvio	1

Ao lado direito da linha, foram construidos, em diversos trechos, 400 m. de cerca; foi empregado lastro de pedra na extensão de 656 m. Foram construidas as seguintes obras d'arte:

4 boeiros abertos de alvenaria ordinaria de pedra;
1 boeiro coberto tambem de alvenaria ordinaria;
1 boeiro oval de concreto; e foi iniciada a construcção de uma passagem inferior de 4 m. de vão e 3,50 de altura, de cimento armado.

Bitola de 1m,00

No km. 44 do tronco, foi modificada a linha, ficando supprimidas quatro curvas de 120 m. de raio e uma desse mesmo raio tronsformada em outra de 300 m.

Com a modificação, foi substituida uma passagem de nivel por uma passagem inferior de 4m,00 de vão e 6m,00 de altura, com vigas de cimento armado, ligadas a encontros de alvenaria de tijolo.

Foi encetada uma modificação de linha no km. 41, que supprime diversas curvas de 120 m. de raio; na nova linha foi, assentado um boeiro de cimento armado, construido em segmentos fóra do local e transportados depois para alli.

Foi estudada a modificação da linha entre Oliveiras e Estrella, para supprimir e alterar diversas curvas de pequenos raios.

Esta e outras modificações continuarão a ser executadas com o fim de melhorar a linha em planta.

Em Rincão foi modificada a linha na entrada da estação (lado de Tapuya), bem como alterado completamente o seu pateo de manobras, que já não satisfazia, por insufficiente, ás exigencias do trafego.

Por esta mesma razão, foi feita uma modificação geral dos desvios de Jaboticabal.

Foi construido o desvio do Matadouro, que parte do Km. 327 + 162^{m},4 do tronco, e tem a extensão de 1.600 m.

No ramal do Ribeirão Bonito, km. 30, levantou-se de 1^{m},60 a ponte do Jacaré, tendo sido, em consequencia, levantada a linha numa extensão de 180^{m},0. Esse serviço tornou-se necessario porque era preciso melhorar a linha afim de se prestar ao estabelecimento de uma estação alli projectada.

Bitola de 0^{m},60

Prolongamento da Linha de Santa Rita

Foram feitos os estudos do prolongamento da linha de Santa Rita, numa extensão de 10 kilometros.

Partindo da estação d'este nome, vai a linha até a margem do ribeirão Bebedouro, passando por diversas fazendas de café.

As condições technicas da linha são:

Bitola	0^{m},60
Raio minimo	120 m
Rampa maxima	3 %

As relações dos alinhamentos e das declividades não são muito favoraveis, em virtude de serem regularmente accidentados os terrenos atravessados:

Rectas	25,84 %
Curvas	74,16 %
Nivel	21,74 %
Rampas	78,26 %

A linha não atravessa nenhum curso d'agua importante; o terreno nos cinco primeiros kilometros é arenoso e sem accidentes; d'ahi por diante é accidentado e de natureza apropriada á lavoura de café.

Trabalhos diversos

A divisão da Linha prestou serviços ás outras divisões da Companhia e a diversos particulares, na importancia total de 299:786$487 que é assim distribuida :

Bitolas de 1m,60 e e 0m,60

A' Locomoção.	16:782$550	
Ao Trafego	4:351$740	
Ao Almoxarifado.	36$000	
Ao Horto Florestal	98$400	
A diversos particulares. . .	5:419$400	26:688$090

Bitola de 1m,00

A' Locomoção	16:730$300	
Ao Trafego	5:884$240	
A' Companhia Frigorifica e Pastoril . .	237:931$057	
A' Companhia Industrial de S. Carlos .	1:091$200	
A' Empreza de Aguas e Esgotos de Rio Claro	120$000	
A' Empreza de Electricidade de Araraquara	2:834$000	
A diversos particulares	8:507$600	273:098$397
Total		299:786$487

Despesa por conta de capital

Na divisão da Linha foi, durante o anno de 1911, escripturada em conta de capital a importancia de 1.129:975$504 que é assim distribuida:

Bitolas de $1^m,60$ e $0^m,60$

Transformação e augmento da estação de Pirassununga	54:734$389	
Transformação e augmento da estação de Villa Americana	46:195$948	
Transformação e augmento da estação de Limeira	27:553$732	
Transformação e augmento da estação de Ibicaba	760$600	
Construcção de casas para moradia do pessoal da estação de Tatú . . .	7:300$000	
Construcção de casas para moradia do pessoal da estação de Rebouças .	3:650$000	
Construcção de casas para moradia do pessoal da estação de Palmeiras .	7:300$000	
Construcção de casas para moradia do pessoal da estação de Descalvado .	2:278$600	
Metade da despesa com a construcção da nova estação e armazem do Rio Claro	21:064$261	
Metade da despesa com a compra de terrenos para augmento da esplanada do Rio Claro.	81:709$710	
Construcção de uma passagem inferior no km. 50 do tronco	2:374$230	
Construcção de uma passagem inferior no km. 59 do tronco	7:205$930	
Construcção de uma passagem inferior no km. 66 do tronco	2:755$800	
Construcção de uma passagem inferior no km. 107 do tronco.	6:669$810	
Construcção de uma passagem inferior no km. 108 do tronco.	5:413$240	
Construcção de uma passagem inferior no km. 36 do Ramal S. Veridiana .	461$950	
Construcção de boeiros em Campinas, nos kms. 65 e 68 do tronco e 9 do Ramal Rio Claro	1:274$450	
Construcção da linha de ligação da estação de S. Veridiana á de Lage da Mogyana.	39:308$560	
Construcção da linha dupla de Jundiahy a Campinas	7:143$870	
Custo de 20 vigas de ferro para substituir as de madeira de diversos pontilhões	2:531$120	
Construcção do prolongamento do Ramal de Santa Rita	6:577$780	334:263$980

Bitola de 1^m,00

TRECHO ESTADOAL

Transformação e augmento da estação de Rincão	35:881$702	
Transformação e augmento da estação de Jacaré	14:900$000	
Transformação e augmento da estação de Jaboticabal	29:469$576	
Transformação e augmento da estação de Bebedouro	18:214$226	
Transformação e augmento da estação de Santa Eudoxia	15:900$000	
Construcção de casas para moradia do pessoal da estação de Jaboticabal .	23:988$600	
Construcção de casas para moradia do pessoal da estação de Rincão . .	14:100$000	
Construcção de casas para moradia do pessoal da estação de Ribeirão Bonito	7:183$300	
Construcção do augmento do armazem de Piratininga	2:850$000	
Construcção da nova estação de Mandembo no km. 292 do tronco e de de casas para empregados . . .	32:646$500	
Construcção da nova estação de Palmar no km. 320 do tronco . . .	12:000$000	
Construcção de uma caixa d'agua no km. 297 do tronco	812$000	
Construcção de uma passagem inferior no km. 223 do tronco.	1:834$600	
Construcção de uma passagem inferior no km. 152 do tronco.	106$360	
Construcção de uma passagem inferior no km. 329 do tronco.	1:739$200	
Construcção de uma passagem inferior no km. 16 do Ramal dos Agudos .	85$200	
Construcção de duas passagens inferiores nos kms. 29 e 35 do Ramal de Mogy Guassú	2:021$696	
Construcção de desvio para o matadouro frigorifico em Barretos . . .	10:638$640	
40 % do custo dos trilhos de 25 kg. e accessorios empregados entre os kms. 160 e 200 do tronco . . .	181:645$377	406:016$977

TRECHO FEDERAL

Pagamento ao empreiteiro da construcção do leito do Ramal Baurú .	2:177$318	
Construcção de um deposito para locomotivas na estação de Pederneiras.	3:418$340	
Construcção de augumentos nas casas de empregados em Baurú . . .	1:600$000	
Construcção de duas passagens inferiores no km. 18 e em Baurú. .	1:836$500	
Construcção de duas passagens inferiores nos kms. 43 e 90 do tronco	4:544$905	
Transformação e augmento da estação e desvios de Araraquara. . . .	17:635$250	
Metade da despesa com a construcção da nova estação e armazem de Rio Claro	21:064$261	
Metade da despesa com a compra de terrenos para augmento da esplanada de Rio Claro.	81:709$700	
Transformação e augmento da estação de Oliveiras.	7:513$044	
Construcção da nova estação e armazem de Dois Corregos	40:972$619	
Construcção de uma casa para empregados em Jahú.	4:010$000	
Construcção do augmento do armazem de Torrinha.	3:250$000	
Construcção de duas casas de turma nos kms. 29 e 112 do Ramal de Jahú	7:064$680	
Modificação do traçado para melhorar as condições technicas entre Rio Claro e São Carlos	11:761$080	
Custo e assentamento de um britador na pedreira do k. 98 do Ramal de Jahú	15:277$390	
Custo de 14.286 postes de ferro para cerca da linha do tronco . . .	163:328$340	
Custo de 20 superstructuras metallicas para pontilhões em substituição ás de madeira	2:531$120	389:694$547
Total.		1.129:975$504

Despesa de custeio

Com a divisão da Linha despendeu-se:

ANNOS	BITOLAS DE		Todas as linhas
	1m,60 e 0m,60	1m,00	
Em 1910 . .	1.175:184$451	1.551:176$916	2.726:361$367
Em 1911 . .	1.074:550$862	1.991:805$645	3.066:356$507
Differença	— 100:633$589	+ 440:628$729	+ 339:995$140

As despesas totaes da Linha em 1911, se distribuem do seguinte modo:

Verbas de despesas	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Bitolas de 1m,60 e 0m,60				
Administração	65:176$000	2:504$473	. . . . .	67:680$473
Via Permanente	321:469$905	[1]) 429:151$262	380$200	751:001$367
Estações e Edificios	93:262$765	91:143$812	22:597$940	207:004$517
Obras d'Arte	14:839$245	15:038$450	. . . . .	29:877$695
Cercas e Cancellas	4:250$590	4.363$350	. . . . .	8:613$940
Lastro	7:647$050	2:725$820	. . . . .	10:372$870
Somma	506:645$555	544:927$167	22:978$140	1.074:550$862

[1]) Sendo 108:024$280 de dormentes e 241:505$264 de trilhos.

Verbas de despesas	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Bitola de 1m,00				
Administração	65:176$000	792$253	. . . . .	65:968$253
Via Permanente	868:365$830	[2]) 705:947$262	11:171$680	1.585:484$772
Estações e Edificios	74:103$880	78:384$796	108:058$633	260:547$309
Obras d'Arte	13:102$080	18:353$113	10:584$880	42:040$073
Cercas e Cancellas	14:304$630	8:632$094	5:639$000	28:575$724
Lastro	6:287$560	2:901$954	. . . . .	9:189$514
Somma	1.041:339$980	815:011$472	135:454$193	1.991:805$645

[2]) Sendo 156:230$290 de dormentes e 433:997$027 de trilhos.

Verbas de despesas	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Todas as linhas				
Administração	130:352$000	3:296$726	. . . . . .	133:648$726
Via Permanente	1.189:835$735	[3]) 1.135:098$524	11:551$880	2.336:486$139
Estações e Edificios	167:366$645	169:528$608	130:656$573	467:551$826
Obras d'Arte	27:941$325	33:391$563	10:584$880	71:917$768
Cercas e Cancellas	18:555$220	12:995$444	5:639$000	37:189$664
Lastro	13:934$610	5:627$774	. . . . .	19:562$384
Somma	1.547:985$535	1.359:938$639	158:432$333	3.066:356$507

[3]) Sendo 264:254$570 de dormentes e 675:502$291 de trilhos.

As despesas de Administração d'esta divisão communs ás diversas linhas foram distribuidas nas seguintes proporções:

Bitolas de $1^m,60$ e $0^m,60$	5,0
Bitola de $1^m,00$	5,0
Total	10,0

As diversas verbas de despesa da Linha em 1911 comparadas com as do anno anterior, mostram as seguintes differenças:

Verbas de despesas	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Bitolas de 1m,60 e 0m,60				
Administração	— 539$000	— 164$022	. . . . . .	— 703$022
Via Permanente	— 107:022$700	(1) + 102:019$446	— 10:058$142	— 15:061$396
Estações e Edificios	+ 23:844$620	+ 8:556$158	— 48:704$092	— 16:303$314
Obras d'Arte	— 24:580$760	— 22:111$548	— 9:110$750	— 55:803$058
Cercas e Cancellas	— 72$075	+ 15$570	— 46$000	— 102$505
Lastro	— 6:657$560	+ 287$156	. . . . . .	— 6:370$404
Melhoramentos da Linha	— 6:237$640	— 52$250	. . . . . .	— 6:289$890
	— 121:265$115	+ 88:550$510	— 67:918$984	— 100:633$589

(1) Sendo 25.800$780 de dormentes para menos e 233.798$622 de trilhos para mais.

Verbas de despesas	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Bitola de 1m,00				
Administração	— 539$000	— 344$027	. . . . . .	— 883$027
Via Permanente	+ 94:552$590	(2) + 390:340$501	— 39:345$560	+ 445:547$531
Estações e Edificios	— 13:338$980	+ 22:406$348	— 748$709	+ 8:318$659
Obras d'Arte	— 5:922$280	+ 4:820$710	— 12:606$287	— 13:707$857
Cercas e Cancellas	+ 7:892$130	+ 3:365$853	— 1:279$540	+ 9:978$443
Lastro	— 5:025$690	— 822$700	. . . . . .	— 5:848$390
Melhoramentos da Linha	— 2:773$200	— 3$430	. . . . . .	— 2:776$630
	+ 74:845$570	+ 419:763$255	— 53:980$096	+ 440:628$729

(2) Sendo 61.007$140 de dormentes para menos e 407.677$647 de trilhos para mais

Verbas de despesas	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Todas as linhas				
Administração	— 1:078$000	— 508$049	. . . . . .	— 1:586$049
Via Permanente	— 12:470$110	(3) + 492:359$947	— 49:403$702	+ 430:486$135
Estações e Edificios	+ 10:505$640	+ 30:962$506	— 49:452$801	— 7:984$655
Obras d'Arte	— 30:503$040	— 17:290$838	— 21:717$037	— 69:510$915
Cercas e Cancellas	+ 7:820$055	+ 3:381$423	— 1:325$540	+ 9:875$938
Lastro	— 11:683$250	— 535$544	. . . . . .	— 12:218$794
Melhoramentos da Linha	— 9:010$840	— 55$680	. . . . . .	— 9:066$520
	— 46:419$545	+ 508:313$765	— 121:899$080	+ 339:995$140

(3) Sendo 86.807$920 de dormentes para menos e 641.476$269 de trilhos para mais.

O quadro seguinte indica as médias da despesa da divisão da Linha, em 1911 e 1910, por diversas unidades, considerando sómente os transportes retribuidos:

UNIDADES	Bitolas de 1m,60 e 0m,60		Bitolas de 1m,00		Todas as linhas	
	1911	1910	1911	1910	1911	1910
Despesa por kilometro — Pessoal	1:247$830	1:959$539	1:255$833	1:163$836	1:253$341	1:385$383
Despesa por kilometro — Material	1:283$894	1:707$892	869$752	704$006	998$856	983$560
Despesa por kilometro — Total	2:531$724	3:667$431	2:125$585	1:867$842	2:252$197	2:368$943
» » trem kilometro	$690	$899	$930	$832	$829	$865
» » vehiculo km. de 4 rodas	$031	$042	$040	$038	$036	$040
» » tonelada km. de peso util	$009	$011	$018	$017	$013	$014

Pessoal

O pessoal effectivo a 31 de Dezembro de 1911, era o seguinte:

DESCRIPÇÃO	Bitolas de 1m,60 e 0m,60	Bitola de 1m,00	Todas as linhas
Engenheiro-Chefe	. . . . .	. . . .	1
» Ajudante	. . . . .	. . . .	1
» Residentes	1	5	6
Ajudante do Engenheiro Residente	1	. . . .	1
Desenhista	. . . . .	. . . .	1
Escripturario	. . . . .	. . . .	1
Continuo	. . . . .	. . . .	1
Mestres de Linha	5	11	16
Feitores — Turmas ordinarias	34	81	115
Feitores — » extraordinarias	1	5	6
Trabalhadores — » ordinarias	221	456	677
Trabalhadores — » extraordinarias	34	97	131
Mestres de pedreiro	1	. . . .	1
Pedreiros	39	25	64
Serventes	81	47	128
Carpinteiros	13	8	21
Ferreiros	4	1	5
Malhadores	3	2	5
Pintores	8	3	11
Machinistas dos britadores	2	2	4
	448	743	1.196

As turmas extraordinarias são as da extracção de pedra para lastro.

Caracteres technicos e outros dados

Designação	Bitola de				Linhas construidas de 1901 a 1909. B. 1m,00				
	1m,60	1m,00	0m,60		Ramal Mogy Guassú	Prolong.º Jaboticabal a Bebe.ro	Prolong.º Ramal dos Agudos	Prolong.º Bebedouro Barretos	Ramal de Baurú
			Santa Rita	Descalvadense					
	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.
Extensão total	279	471	27	14	93	53	90	56	38
Relação da extensão em rectas para extensão total	54.9 %	61.4 %	64.5%	62.8%	71.0%	55.8%	60.%	72.9%	74.8%
Relação da extensão em curvas para extensão total	45.1 %	38.6 %	35.5%	37.2%	29.0%	44.2%	40.%	27.1%	25.2%
Relação da extensão em nivel para extensão total	26.8%	25.6%	17.6%	25.3%	50.1%	38.2%	28.2%	19 1%	21.8%
Relação da extensão em rampa para extensão total	73.2%	74.4%	82.4%	74.7%	49.9%	61.8	71.8%	80.9	78.2%
Extensão do maior alinhamento recto	6.370m	5.920m	1.500m	1.260m	5.800m	1.145m	3.688m	3.581m	1.830m
Extensão do maior trecho em nivel	1.962m	1.920m	648m	1.960m	4.550m	2.640m	5.500m	920m	1.380m
Raio minimo	300m	120m	80m	60m	200m	150m	150m	150m	180m
Declividade maxima	2%	2%	3%	3%	1.6%	1.6%	1.8%	2%	1.8%
Entre-via minima	2m,40	2m,40	2m,40	2m,40	2m,40	2.m40	2m,40	2m,40	2m,40
Super-elevação maxima	16c/m	12c/m	4c/m	4c/m	Como na columna de 1m,00				
Super-largura maxima	1.5c/m	1c/m	1c/m	1c/m	,,	,,	,,	,,	,,
N.º de dormentes por Km.	1.330 a 1.700	1.430 a 1.600	1.530 a 1.920	1.530 a 1 920	,,	,,	,,	,,	,,
Dimensões dos dormentes	2.8×0,24×017	2.0×0.2×0.14	1.3×0.18×0.14	1.3×0.18×0.14	,,	,,	,,	,,	,,

NOTA. — O numero de dormentes por Km. varía segundo o typo do trilho; o minimo de 1330 (dormentes de aço) é empregado no trecho de Jundiahy a Campinas.

No trecho comprehendido entre Campinas e o Km. 72 (dormentes de aço) não existe super-largura nas curvas.

A extensão de 471 Km. comprehende: Rio Claro a Jaboticabal; Ramal de Jahú; Ramal de Agua Vermelha e Ramal de Ribeirão Bonito.

Este quadro está organisado segundo os dados extrahidos dos projectos das linhas, as quaes tem sido modificadas parcialmente.

Jundiahy, Abril de 1912.

Alberto de Mendonça Moreira
Chefe da Linha

V

Locomoção

Passo a transcrever em sua integra o minucioso relatorio que me foi apresentado pelo Snr. Alfredo Williams, que continúa a prestar, com zelo e intelligencia, os melhores serviços á Companhia Paulista, na qualidade de Chefe da Locomoção.

Illm. Snr.

Tenho a honra de passar ás mãos de V. S. o relatorio da Locomoção do anno de 1911.

Ao Illm. Snr.

Dr. Francisco Paes Leme de Monlevade,

M. D. Inspector Geral.

Alfredo Williams,
Chefe da Locomoção.

Material rodante

O effectivo do material rodante em serviço e em reparação era em 31 de Dezembro de 1911 o seguinte:

Designação	Bitolas de				TOTAL
	1m,60	1m,00	0m,60		
			Santa Rita	Descalvadense	
Locomotivas	70	60	5	2	137
Carros especiaes	13	9	—	—	22
,, de passageiros	62	62	4	4	132
,, de bagagens e correio . .	18	22	1	—	41
,, de animaes de raça. . .	2	-	—	—	2
,, de transporte de carruagem	1	—	—	—	1
,, dormitorio.	1	2	—	—	3
Vagões diversos	1.572	1.225	24	12	2.833
,, guindastes.	2	2	—	—	4
Guindastes a vapor	4	—	—	—	4
Carretões para transporte de locomotivas.	2	—	—	—	2

O estado das locomotivas a 31 de Dezembro de 1911 era o seguinte:

Descripção	Bitolas de		
	1m,60	1m,00	0m,60
Em bom estado.	26	21	3
Em estado regular.	39	34	4
Em reparação	5	5	0

Sob a denominação de "estado regular" estão incluidas as locomotivas que depois de soffrerem reparação, fizeram um percurso superior a 40.000 kilometros na bitola de 1m,60. 20.000 kilometros na bitola de 1m,00 e 10.000 na bitola de 0m,60,

Tracção

O quadro seguinte discrimina o percurso das locomotivas por bitolas e por trens, comparando os percursos durante os annos de 1910 e 1911:

BITOLAS		EM SERVIÇO DO TRAFEGO					Serviço da Linha	TOTAL POR BITOLA
		Trens de passageiros	Trens mixtos	Trens de cargas	Trens de gado	Em manobras e reservas	Trens de lastro	
Bitola de 1m,60 —	1911	696.110	78.609	703.500	25.088	917.764	6.534	2.427.605
	1910	564.788	78.696	606.694	9.154	1.001.022	4.342	2.264.696
Bitola de 1m,00 —	1911	633.868	231.035	1.145.010	130.217	598.368	19.069	2.757.567
	1910	609.427	196.926	1.008.959	48.383	486.750	37.654	2.388.099
Bitola de 0m,60 — Santa Rita —	1911	19.865	—	17.972	—	10.369	—	48.206
	1910	19.818	—	14.724	—	9.731	2.744	47.017
Bitola de 0m,60 — Descalvadense —	1911	—	10.220	5.542	—	5.102	1.162	22.026
	1910	56	10.224	2.288	—	6.213	664	19.445
Total geral —	1911	1.349.843	319.864	1.872.024	155.305	1.531.603	26.765	5.255.404 (2)
	1910	1.194.089	285.846	1.632.665	57.537	1.503.716	45.404	4.719.257 (1)

(1) Não estão incluidos 36.888 kilometros de trafego das locomotivas em outras estradas.
(2) „ „ „ 1.870 „ „ „ „ „ „ „ „

A differença de kilometragem das locomotivas em 1911 comparado com 1910 foi de 536.147 kilometros, o que corresponde a um augmento de 11,36 % em 1911.

O quadro seguinte mostra as porcentagens com que o percurso das locomotivas augmentou em 1911, comparando com os seis ultimos annos:

ANNOS DE	1910	1909	1908	1907	1906	1905
Porcentagem de augmento de percurso em 1911	11,36 %	14,10 %	31,27 %	36,69 %	45,30 %	55,99 %

O quadro seguinte mostra a quantidade de locomotivas em serviço e o seu aproveitamento em 1911 e 1910:

Percurso em kilometros	Numero de locomotivas					
	Bitola de $1^m,60$		Bitola de $1^m,00$		Bitola de $0^m,60$	
	1911	1910	1911	1910	1911	1910
De 1.000 a 10.000 . . .	6	4	—	—	3	4
De 10.000 a 20.000 . . .	8	11	—	4	4	3
De 20.000 a 30.000 . . .	11	13	6	8	—	—
De 30.000 a 40.000 . . .	14	18	6	10	—	—
De 40.000 a 50.000 . . .	21	14	29	32	—	—
Superior a 50.000 . . .	10	9	19	6	—	—

Os seguintes percursos foram os maiores feitos por uma locomotiva durante o anno de 1911:

	Percurso	N. da locomotiva
Bitola de 1^m,60 . . .	77460	70
Bitola de 1^m.00 . . .	67527	49
Bitola de 0^m,60 . . .	19314	7

Percurso de vehiculos

O percurso de vehiculos discriminado por bitolas e por especie de vehiculos foi o seguinte:

Bitolas	Percurso de carros		Percurso de vagões		Percurso por bitola	
	1911	1910	1911	1910	1911	1910
1m,60	10.497.139	7.610.506	22.229.147	22.685.757	32.796.268	30.296.263
1m,00	8.494.234	6.822.942	45.867.364	35.776.686	54.361.598	42.599.628
0m,60 Santa Rita .	124.518	123.240	227.264	199.719	351.782	322.959
0m,60 Descalvadense .	46.880	38.836	66.564	49.026	113.444	87.862
	19.162 771	14.595 524	68.460.339	58.711 188	87.623.110	73.306.712

Nestes percursos estão incluidos os percursos dos carros e wagões da Companhia Paulista nas linhas da São Paulo Railway.

Houve um augmento de 14.316.398 vehiculos-kilometro em 1911 ou 19,53 % do percurso de 1910.

Comparados os percursos de vehiculos de 1911 e dos seis ultimos annos, houve em 1911 um augmento de 19,53 % ; 23,98 % ; 51,85 % ; 57,78; 69,24 % e 97,35 % respectivamente sobre os percursos de vehiculos em 1910, 1909, 1908, 1907, 1906 e 1905.

Os mezes de maior percurso em 1911 foram: Agosto no ramal de Santa Rita; Setembro na bitola de 1m.60 e na Descalvadense e Outubro na bitola de 1m.00.

O numero total de vehiculos-kilometro que transitaram nas linhas de 1m,60 de bitola attingiu a 35.455.338, dos quaes 12.711.510 kilometros com vehiculos da São Paulo Railway.

Conducção de trens

As despezas com esta verba, referidas ás unidades usuaes de trabalho, foram as seguintes em 1911 e 1910:

Bitolas de 1m,60, 1m,00 e 0,m60

Anno	Pessoal			Material			Total		
	Trem klm.	Locomotiva klm.	Vehiculo klm.	Trem klm.	Locomotiva klm.	Vehiculo klm.	Trem klm.	Locomotiva klm.	Vehiculo klm.
1911	$214	$164	$010	$456	$349	$020	$670	$513	$030
1910	$225	$167	$011	$420	$312	$019	$645	$479	$030

Os preços médios de materiaes foram os seguintes em 1911 e em 1910:

Materiaes	Bitola de 1m,60		Bitola de 1m,00		Ramal de Santa Rita		Descalvadense	
	1911	1910	1911	1910	1911	1910	1911	1910
1 tonelada de carvão	39$831	36$010	40$190	40$000	—	—	—	—
1 m³. de lenha	3$309	3$213	2$746	2$661	3$350	3$170	3$366	3$330
1 litro de óleo	$403	$403	$403	$381	$430	$393	$448	$422
1 kilo de estopa	$392	$388	$393	$388	$391	$381	$398	$394

A despesa de conducção de trens distribuida por bitola é detalhada no seguinte quadro, comparando os annos de 1911 e 1910:

Designação	Bitolas de $1^m,60$ e $0^m,60$		Bitola de $1^m,00$	
	1911	1910	1911	1910
Pessoal				
Empregados para o trabalho nas locomotivas e conservação das mesmas	453:867$590	397:280$760	380:916$810	354:581$100
Reparação de caixas d'agua, encanamentos e accessorios	7:054$870	13:456$150	7:588$090	9:268$740
Collocação de grelhas, guarda fogo, etc.	5:234$000	7:352$760	3:568$950	3:468$450
Lubrificação de vehiculos	2:465$860	2:579$920	1:661$580	1:456$120
	468:622$320	420:669$590	393:735$430	368:774$410
Materiaes				
Combustivel — Carvão	641:797$650	331:633$780	36:315$846	220$000
Combustivel — Lenha	404:530$415	530:437$099	570:329$055	439:664$330
Lubrificantes para locomotivas e vehiculos	36:149$426	31:148$611	33:959$164	31:691$110
Estopa	6:563$035	5:340$215	6:768$075	6:311$540
Reparação de caixas d'agua, encanamentos e accessorios	12:878$120	19:161$061	11:869$980	19:416$243
Tijolos para guarda-fogo, grelhas, gaxeta, pharóes, etc.	56:175$454	42:558$897	15:872$240	14:462$336
	1.158:094$100	960:279$663	675:114$360	511:765$559

A differença para mais em 1911, como mostra o quadro acima, foi o seguinte:

Bitolas de $1^m,60$ e $0^m,60$	Pessoal	47:952$730
	Materiaes.	197:814$437
Bitola de $1^m,00$	Pessoal	24:961$020
	Materiaes	163:348$801
	Total	434:076$988

A causa principal deste augmento de despeza em 1911 foi a necessidade de gastar carvão nas locomotivas em maior quantidade do que nos annos anteriores. O augmento de percurso das locomotivas e, portanto, o maior volume de combustivel gasto; os pontos distantes em que ha abundancia de lenha á margem da linha, difficultando o seu transporte, e o augmento de preço deste combustivel, resultante do augmento de salario dos trabalhadores e da difficuldade de transporte dos lenheiros á margem da linha por causa do máo estado das estradas de rodagem, muito prejudicadas com as ultimas chuvas, obrigaram ao maior consumo de carvão e acreditamos que a não ser nos pontos extremos das linhas, onde ha lenha em abundancia, teremos de generalisar ainda mais o carvão como combustivel nas locomotivas.

O augmento na despeza "Pessoal" resultou do augmento de kilometragem, como mostra essa despeza quando referidas, em quadro acima, ás unidades de trabalho, dando em 1911 menores custos de trem-kilometro, locomotiva-kilometro e vehiculo-kilometro.

O consumo de combustivel, lubrificantes e estopa nas locomotivas e de lubrificantes e estopa nos vehiculos foi:

Designação	Carvão		Lenha		Lubrificantes		Estopa	
	Consumo em kgs.	Importancia	Consumo em m³	Importancia	Consumo em litros	Importancia	Consumo em kgs.	Importancia
Bitola de 1m,60:								
Locomotivas . . .	16.320.810	650:076$950	127.180	420:811$737	67265,5	27:130$111	16.526	6:479$980
Vehiculos . . .	. . .	. . .	. . .	. . . .	26297,0	7:922$924	438	174$430
Total . . .	16.320.810	650:076$950	127.180	420:811$737	93562,5	35:053$035	16.964	6:654$410
Bitola de 0m,60:								
Locomotivas . . .	. . .	. . .	3.740	12:550$701	1219,5	493$421	377	149$485
Vehiculos . . .	. . .	. . .	. . .	. . . .	200,0	124$000	35	13$850
Total . . .	. . .	. . .	3.740	12:550$701	1419.5	617$421	412	163$335
Bitola de 1m,00:								
Locomotivas . . .	908.778	36:524$026	226.892	622:985$915	7438.3	29:993$374	19275	7:580$495
Vehiculos . . .	. . .	. . .	. . .	. . . .	1844.0	5:993$278	59	23$530
Total . . .	908.778	36:524$026	226.892	622:985$915	92823	35:986$652	19334	7:604$025

Reparação do material rodante

Locomotivas

As despezas de reparação de locomotivas nas officinas de Jundiahy e de Rio Claro foram em 1911 de 522:387$180 e em 1910 de 539:328$821.

Referidas essas despesas á unidade de trabalho — locomotivas-kilometro — em 1911 o custo de reparação foi de $099 e em 1910 de $114.

Nas officinas de Jundiahy foram reparadas 121 locomotivas em 1911, sendo 44 da bitola de $1^m,60$; 74 da bitola de $1^m,00$ e 4 da bitola de $0^m,60$. Nas officinas de Rio Claro foram feitas reparações geraes em 11 locomotivas e pequenas reparações em 29.

O quadro seguinte mostra as despesas feitas com a reparação do material de tracção:

DESIGNAÇÃO	Em 1911	Em 1910	Differença em 1911
Bitolas de $1^m,60$ e $0^m,60$:			
Pessoal.	151:973$780	145:965$480	+ 6:008$300
Material	120:198$160	120:692$807	— 494$647
Total	272:171$940	266:658$287	+ 5:513$653
Bitola de $1^m,00$			
Pessoal.	161:485$970	173:796$130	—12:310$160
Material	88:729$270	98:874$404	—10:145$134
Total	250:215$240	272:670$534	—22:455$294

Referidas ás unidades de trabalho, essas despesas dão em 1911 e em 1910 os seguintes resultados:

DESIGNAÇÃO	Importancia média das reparações					
	Por trem kilometro			Por locomotiva kilometro		
	Pessoal	Material	TOTAL	Pessoal	Material	TOTAL
Bitolas de 1m,60 e 0m,60:						
Em 1911.	$091	$072	$163	$061	$048	$109
Em 1910.	$096	$078	$174	$063	$052	$115
Differença em 1911. .	—$005	—$006	—$011	—$002	—$004	—$006
Bitola de 1m,00:						
Em 1911.	$069	$038	$107	$058	$032	$090
Em 1910.	$088	$050	$138	$073	$041	$114
Differença em 1911. .	—$019	—$012	—$031	—$015	—$009	—$024

Carros

O quadro abaixo mostra as despesas com a conservação e a reparação dos carros de passageiros, de correio e breaks das bitolas de 1m,60 e 0m,60 e 1m,00:

DESIGNAÇÃO	Em 1911	Em 1910	Differença em 1911
Bitolas de 1m,60 e 0m,60:			
Pessoal	82:643$010	105:248$580	—22:605$570
Material	86:008$250	118:214$742	—32:206$492
Total	168:651$260	223:463$322	—54:812$062

DESIGNAÇÃO	Em 1911	Em 1910	Differença em 1911
Bitola de 1m,00			
Pessoal	86:085$870	61:842$210	+ 24:243$660
Material	100:220$450	53:470$781	+ 46:749$669
Total	186:306$320	115:312$991	+ 70:993$329

O quadro seguinte mostra essas despesas referidas ás unidades de trabalho:

ANNOS	Por carro kilometro		
	Pessoal	Material	TOTAL
Bitolas de 1m,60 e 0m,60			
Em 1911	$008	$008	$016
Em 1910	$014	$015	$029
Differença em 1911 .	— $006	— $007	— $013
Bitola de 1m,00:			
Em 1911	$010	$012	$022
Em 1910	$009	$008	$017
Differença em 1911 .	+ $001	+ $004	+ $005

Vagões

O quadro seguinte mostra as despesas com a conservação e a reparação dos vagões:

DESIGNAÇÃO	Em 1911	Em 1910	Differença em 1911
Bitolas de 1m,60 e 0m,60			
Pessoal	147:072$150	131:006$890	+ 16:065$260
Material	107:961$990	86:204$298	+ 21:757$692
Total	255:034$140	217:211$188	+ 37:822$952
Bitola de 1m,00			
Pessoal	90:871$430	77:331$330	+ 13:540$100
Material	97:558$320	86:271$443	+ 11:286$877
Total	188:429$750	163:602$773	+ 24:826$977

As despesas por unidade de trabalho foram as seguintes:

DESIGNAÇÃO	Por vagão-kilometro		
	Pessoal	Material	Total
Bitolas de $1^m,60$ e $0^m,60$			
Em 1911	$007	$005	$012
Em 1910	$006	$004	$010
Differença em 1911 . .	+$001	+$001	+$002
Bitola de $1^m,00$			
Pessoal	$002	$002	$004
Material	$002	$003	$005
	—	$001	$001

Recapitulação das despesas da Locomoção por conta do custeio

A despesa total da Locomoção por conta do custeio foi a seguinte:

Annos	Bitolas de $1^m,60$ e $0^m,60$	Bitola de $1^m,00$	Total
Em 1911	2.630:174$222	1.972:585$330	4.602:759$552
Em 1910	2.377:028$571	1.662:595$513	4.039:624$084
Differença em 1911 . .	+253:145$651	+309:989$817	+563.135$468

O quadro seguinte mostra essa despesa subdividida pelas diversas verbas:

DESIGNAÇÃO	Bitolas de 1m,60 e 0m,60				Bitola de 1m,00			
	Em 1911			Total em 1910	Em 1911			Total em 1910
	Pessoal	Material	Total		Pessoal	Material	Total	
Administração	85:545$400	2:850$960	88:396$360	91:636$978	84:767$400	1:097$530	85:864$930	84:459$595
Despesas geraes de officinas	93:115$690	58:401$040	151:516$730	137:870$224	95:713$530	48:398$940	144:112$470	119:804$944
Conducção de trens	468:622$320	1.158:094$100	1.626:716$420	1.380:949$253	393:735$430	675:114$360	1.068:849$790	880:539$969
Reparação de locomotivas	151:973$780	120:198$160	272:171$940	266:658$287	161:485$970	88:729$270	250:215$240	272:670$534
,, ,, carros	82:643$010	86:008$250	168:651$260	223:463$322	86:085$870	100:220$450	186:306$390	115:312$991
,, ,, vagões	147:072$150	107:961$990	255:034$140	217:211$188	90:871$430	97:558$320	188:429$750	163:602$773
Edificios officinas	19:904$690	12:250$030	32:154$720	30:055$419	22:266$650	18:679$060	40:945$710	15:396$435
	1.048:877$040	1.545:764$530	2.594:641$570	2.347:844$671	934:926$280	1.029:797$930	1.964:724$280	1.651:787$241
Contas	—	—	35:532$652	29:183$900	—	—	7:861$120	10:808$272
Total geral	—	—	2.630:174$222	2.377:028$571	—	—	1.972:585$400	1.662:595$513

Referindo as despezas totaes da Locomoção em 1911 e 1910 ás unidades de trabalho, temos os seguintes resultados:

Designação	Em 1911	Em 1910	Differença em 1911	
			Para mais	Para menos
BITOLAS DE 1m,60 E 0m,60				
Por trem-kilometro	1$573	1$557	$016	—
Por locomotiva-kilometro	1$053	1$020	$033	—
Por vehiculo-kilometro	$073	$074	—	$001
BITOLA DE 1m,00				
Por trem-kilometro	$839	$840	—	$001
Por locomotiva-kilometro	$715	$696	$019	—
Por vehiculo-kilometro	$036	$039	—	$003

Considerando apenas os serviços retribuidos, temos os seguintes resultados em 1911 e 1910:

Designação	Em 1911	Em 1910	Differença em 1911	
			Para mais	Para menos
BITOLAS DE 1m,60 E 0m,60				
Por trem-kilometro	1$689	1$819	—	$130
Por vehiculo-kilometro	$077	$086	—	$009
Por tonelada-kilometro de peso util . .	$022	$023	—	$001
BITOLA DE 1m,00				
Por trem-kilometro	$922	$892	$030	—
Por vehiculo-kilometro	$040	$042	—	$002
Por tonelada-kilometro de peso util . .	$018	$018	—	—

Com a conservação do edificio das officinas e de outras repartições da bitola de 1m,60, despendeu-se a quantia de 32:154$720 ou mais 2:099$301 do que em 1910.

O quadro abaixo mostra os preços médios annuaes dos materiaes usados na conducção de trens:

Annos	Carvão	Lenha	Estopa	Oleos	Bitola 1m,00 / Lenha
1892	79$538	—	$796	1$061	2$260
1893	51$550	—	$852	1$291	2$491
1894	55$529	—	$890	1$360	2$057
1895	46$800	—	$758	1$056	2$185
1896	50$000	—	$783	$847	2$225
1897	59$088	—	$849	1$140	2$215
1898	71$728	—	1$096	1$289	2$255
1899	64$063	2$461	$766	$780	2$383
1900	61$633	2$843	$607	$559	2$391
1901	59$512	3$023	$485	$577	2$665
1902	41$894	3$196	$194	$515	2$673
1903	46$664	3$251	$480	$556	2$653
1904	41$062	3$080	$581	$541	2$654
1905	39$283	2$962	$616	$447	2$586
1906	36$969	2$930	$577	$372	2$518
1907	40$282	2$866	$595	$531	2$522
1908	44$480	2$950	$511	$482	2$569
1909	32$370	2$828	$457	$409	2$577
1910	36$012	3$212	$387	$407	2$660
1911	39$850	3$310	$393	$403	2$745

O quadro seguinte mostra os preços médios annuaes nos ultimos 11 annos dos materiaes empregados na reparação de locomotivas, carros e vagões:

Designação	Unidades	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911
Ferro batido	kilgs.	$491	$562	$548	$558	$516	$338	$366	$366	$355	$316	$330	$356	$307	$299	$297
Ferro fundido	»	$263	$331	$314	$341	$301	$289	$281	$295	$287	$331	$309	$338	$305	$262	$226
Bronze fundido	»	2$250	$695	$810	1$499	1$739	1$515	1$357	1$078	1$065	1$029	1$030	1$076	1$110	1$265	1$044
Metal branco	»	2$707	2$918	$510	4$190	2$066	1$750	1$044	1$120	$924	$750	1$248	1$073	1$108	1$053	1$019
Aços diversos	»	$734	$861	$895	$829	$731	$687	$638	$693	$864	$645	$785	$845	$616	$578	$463
Pregos	»	$925	$914	$754	$835	$723	$596	$521	$529	$476	$528	$610	$590	$447	$658	$642
Batentes para vagões	Um	—	86$570	89$798	90$488	87$330	87$330	69$254	69$260	69$260	69$260	69$276	69$253	68$478	68$697	65$513
Molas espiraes para vagões	Uma	12$199	15$604	15$885	15$279	15$279	15$205	10$130	10$219	9$986	8$918	8$910	10$149	10$889	9$951	9$933
Eixos para vagões	Um	—	120$516	114$485	106$156	102$070	101$390	94$831	78$700	78$700	78$700	78$700	73$492	43$963	40$108	36$630

Fundição de ferro e bronze

As officinas de fundição de ferro e bronze de Jundiahy e de Rio Claro entregaram em 1911 ao Almoxarifado para serem utilisados nos diversos serviços da Locomoção e de outras divisões 580027,20 kilos de ferro fundido e 42067,0 kilos de bronze em peças moldadas, cujos preços médios de fundição foram:

De ferro fundido em obras $226,8
De bronze » » » 1$044

Durante o mesmo anno empregou-se nos diversos serviços da Locomoção e outras repartições 532011,5 kilos de ferro fundido e 43429,5 kilos de bronze moldado em peças, como se vê no quadro seguinte:

Designação	Ferro fundido moldado		Bronze fundido moldado	
	Quantidade em kilos	Importancia	Quantidade em kilos	Importancia
Bitola de 1m,60:				
Reparação de locomotivas.	30.801,50	7:366$265	5.567,50	5:764$715
Reparação de carros .	34.477,00	8:104$360	3.135,50	3:154$480
» » vagões .	76.881,00	18:137$950	3.631,50	3:665$065
Obras diversas para Locomoção e outras divisões	146.390,00	34:365$790	6.640,00	7:016$720
Total . . .	288.549,50	67:974$365	18.974,50	19:600$980
Bitola de 0m,60:				
Reparação de locomotivas.	213,00	51$150	170,00	171$010
Reparação de carros .	—	—	104,50	91$265
» » vagões .	1.013,00	234$430	109,00	102$190
Obras diversas para Locomoção e outras divisões	2,00	$520	—	—
Total . . .	1.228,00	286$100	383,50	364$465
Bitola 1m,00				
Reparação de locomotivas.	76.694,50	18:447$170	11.856,50	12:655$215
Raparação de carros .	31.492,00	7:400$560	2.274,00	2:290$740
» » vagões .	80.328,00	19:118$380	6.161,00	6:451$700
Obras diversas para Locomoção e outras divisões	53.719,50	13:382$275	3.780,00	3:825$120
Total . . .	242.234,00	58:348$385	24.071,50	25:222$775

Fornecimentos a diversos

Nas officinas de Jundiahy e de Rio Claro foram executados serviços para outras repartições e para extranhos na importancia de 849:370$450, distribuidos da seguinte fórma:

DESCRIPÇÃO	Bitolas de 1m,60 e 0m,60				Bitola de 1m,00			
	Em 1911			Total em 1910	Em 1911			Total em 1910
	Pessoal	Material	Total		Pessoal	Material	Total	
Engenheiros	41.174$390	88.765$330	129.939$720	236.987$071	71.176$150	101.829$280	173.005$430	125.431$290
Trafego	61.716$500	16.549$110	78.265$610	64.665$557	59.050$000	15.537$590	74.587$590	69.641$803
Telegrapho	2.313$730	3.684$130	5.997$860	2.618$023	1.387$460	832$480	2.219$940	2.713$953
Materiaes para custeio — Ferro moldado	84.041$250	46.640$680	130.681$930	106.449$983	—	—	—	—
Materiaes para custeio — Bronze moldado	17.539$050	7.079$540	24.618$590	25.496$560	11.306$940	8.018$800	19.325$740	18.845$165
Materiaes para custeio — Almoxarifado	38.650$230	9.638$110	48.288$340	52.462$998	20.509$210	19.681$310	40.190$520	32.577$110
Horto Florestal	31$880	—	31$880	1.880$750	1.176$790	1 720$440	2.897$230	2.407$758
Contadoria custeio	2.631$720	539$890	3.171$610	1.993$652	—	-	—	—
Almoxarifado custeio	450$980	206$560	657$540	1.143$856	14$120	—	14$120	39$180
Particulares	15.637$830	17.579$520	33 217$350	18.562$010	13.106$730	18.806$080	31.912$810	48.082$470
Companhias de E. de Ferro	6.996$480	14.702$270	21.698$750	17.585$540	10.666$610	7.106$280	17.772$890	22.817$110
Pensões	6.620$000	—	6.620$000	6.610$000	4.255$000	—	4.255$000	3.680$000
Total	277.804$040	205.385$140	483 189$180	536.456$000	192 649$010	173.532$260	366.181$270	326.235$839

Conta de Capital

As despesas por conta desta verba são discriminadas no quadro abaixo e attingiram a Rs. 1.493:412$340 :

Descripção	Pessoal	Material	Total
BITOLA DE 1m,60			
Montagem de uma locomotiva . .	3:454$840	261$470	
Custo de uma locomotiva. . . .	. . . . .	75:719$260	79:435$570
Montagem de 50 vagões de aço. .	12:445$960	3:295$460	
Custo de 50 vagões de aço . . .	. . . . .	730:601$490	746:342$910
Modificação de officinas	2:778$740	192$400	
5 Tezouras para galpão de officinas	. . . .	3:716$980	6:688$120
2 Fornos novos para fundição . .	4:693$820	1:304$620	5:998$440
1 Apparelho ambulante para alimentação d'agua	3:582$920	2:323$400	5:906$320
1 Carro de luxo	. . . .	78$400	78$400
Ligação da Cia. Paulista e Mogyana	454$260	1:089$770	1:544$030
Linha dupla Jundiahy a Campinas.	242$680	229$870	472$550
Edificio Almoxarifado	846$520	88$310	934$830
Bomba hydraulica para officinas .	669$340	1:683$220	
1 Accumulador hydraulico . . .	. . . .	1:801$270	4:153$830
2 Guindastes a vapor	15$040	1$860	
Custo dos dois Guindastes a vapor.	. . . .	28:156$230	28:173$130
1 Motor electrico para accionar o gyrador em Campinas . . .	. . . . .	5:945$800	5:945$800
Machinismos diversos para officinas	839$700	. . . .	
3 Motores electricos	. . . . .	4:355$500	
1 Machina para moldar	. . . . .	4:021$600	
1 Machina para esmerilhar ferramentas	. . . . .	8:879$500	
2 Tornos mechanicos	. . . . .	54:135$520	72:231$820
Total . . .	30:023$820	927:881$930	957:905$750
BITOLA DE 1m,60 PELA BITOLA DE 1m,00			
Construcção de 6 carros de 2.ª classe	24:106$840	21:829$061	
Installação de luz electrica para 6 carros	. . . . .	14:093$040	
144 cadeiras para 6 carros de 2.ª classe	. . . . .	14:275$980	74:304$921
Carros de 1.ª classe typo Pullman .	. . . . .	181:000$000	181:000$000
Construcção de 2 carros para bagagem	10:377$510	18:644$873	29:022$383
Construcção de 1 carro restaurant .	11:296$120	23:324$988	34:621$108
Construcção de 1 carro de luxo .	16:422$500	32:356$267	48:778$767
Construcção de 6 gondolas para a bitola de 0,m60 — Santa Rita .	213$810	67$040	280$850
Collocação de freios nos vagões. .	15:351$950	32:365$522	47:717$472
Ligação da Cia. Paulista e Mogyana	71$730	59$970	131$700
Linha dupla Jundiahy a Campinas.	74$790	539$700	614$490
Total . . .	77:915$250	338:556$441	416:471$691

Descripção	Pessoal	Material	Total
Bitola de 1m,00			
Galpão para carros	5:574$720	9:433$206	15:007$926
Collocação de freios nos carros e vagões	1:791$380	6:327$173	8:118$553
Conclusão da montagem de 200 vagões	5:192$960	987$890	6:180$850
Caixa d'agua, kilometro 297, Tronco	539$750	2:034$150	2:573$900
Caixa d'agua, kilm. 23, R. Agudos	144$320	....	144$320
Fornos para áros	235$180	78$860	314$040
1 Compressor de ar compound	1:962$870	1:905$530	
Custo do compressor	....	17:258$290	21:126$690
1 Bomba hydraulica para officinas	348$660	1:407$880	
Custo do accumulador hydraulico	....	1:801$270	3:557$810
Elevadores para officinas de carros e vagões	2:104$810	1:596$005	3:700$815
1 Torno mechanico	688$900	86$750	
Custo do torno mechanico	....	30:236$980	31:012$630
Montagem de machinismos para officinas	894$900	286$925	
1 Serra de fita	....	456$450	
1 Machina para amolar serras	....	395$000	
1 Machina para môer tinta	....	260$000	
4 Machinas pneumaticas para furar	....	3:136$780	
2 Machinas pneumaticas para pintar	....	220$000	
3 Martellos pneumaticos	....	1:003$600	
1 Tupia	....	750$000	
2 Machinas para aplainar madeira	....	6:677$000	
1 Machina para respigar madeira	....	750$000	
1 Machina para furar madeira	....	4:000$000	
1 Motor electrico	....	1:200$000	
1 Machina para entortar peças	....	2:289$630	22:320$285
Total	19:478$450	94:579$369	114:057$819
Bitola de 1m,00 pela Bitola de 1m,60			
Caixa d'agua, kilm. 23, R. Agudos	916$380	1:209$280	2:125$660
Caixa d'agua, Bebedouro	489$240	368$060	857$300
Caixa d'agua, Barretos	589$420	1:404$700	1:994$120
Total	1:995$040	2:982$040	4:977$080

Pessoal

O termo médio mensal de empregados da Locomoção durante o anno de 1911 foi o seguinte:

Categoria	Bitolas de		
	$1^m,60$	$1^m,00$	$0^m,60$
ESCRIPTORIO:			
Chefe da Locomoção	1		
Chefe da Tracção	1		
Inspector da Tracção	. .	1	
Sub Inspector	. .	1	
Chefe de Escriptorio	1		
Desenhista	1		
Escripturarios	4	4	
Amanuense	1		
Praticantes	5	1	
Continuo	1		
Total	15	7	
OFFICINAS:			
Chefe das Officinas	1	1	
Sub Chefe das Officinas	1	1	
Mestres de Officinas	5	5	
Ajustadores	38	29	
Torneiros	17	15	
Caldeireiros e funileiros	8	6	
Ferreiros	13	19	
Fundidores	14	2	
Carpinteiros	13	81	
Pintores	6	19	
Malhadores	31	25	
Limadores	7	5	
Serradores	2	17	
Operarios diversos	90	98	
Aprendizes	86	62	
Trabalhadores	64	99	
Pedreiros	6	2	
Serventes	8	3	
Total	410	489	

Categoria	Bitolas de		
	1m,60	1m,00	0m,60
TRACÇÃO:			
Chefe de deposito	1	1	
Encarregados de deposito	3		
Machinistas	53	55	3
Foguistas.	53	52	3
Limpadores	34	35	
Ajustadores	2	5	
Ajudantes, aprendizes e trabalhadores .	13	12	
Lenheiros e carvoeiros.	32	12	
Bombeiro.	1		
Empilhadores de lenha.	18		
Fiscaes de lenha.	4	4	
Pensionistas	3		
Total	217	176	6

Agradeço aos empregados da Locomoção, que em geral cumpriram com zelo as suas obrigações, o auxilio prestado ao bom andamento do serviço.

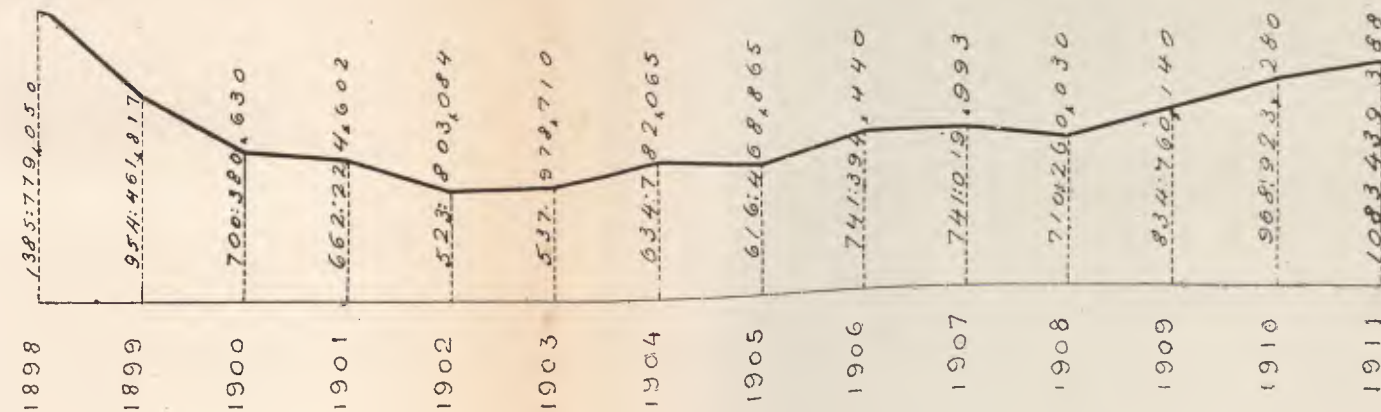
Bitolas de $1^m,60$ e $0^m,60$

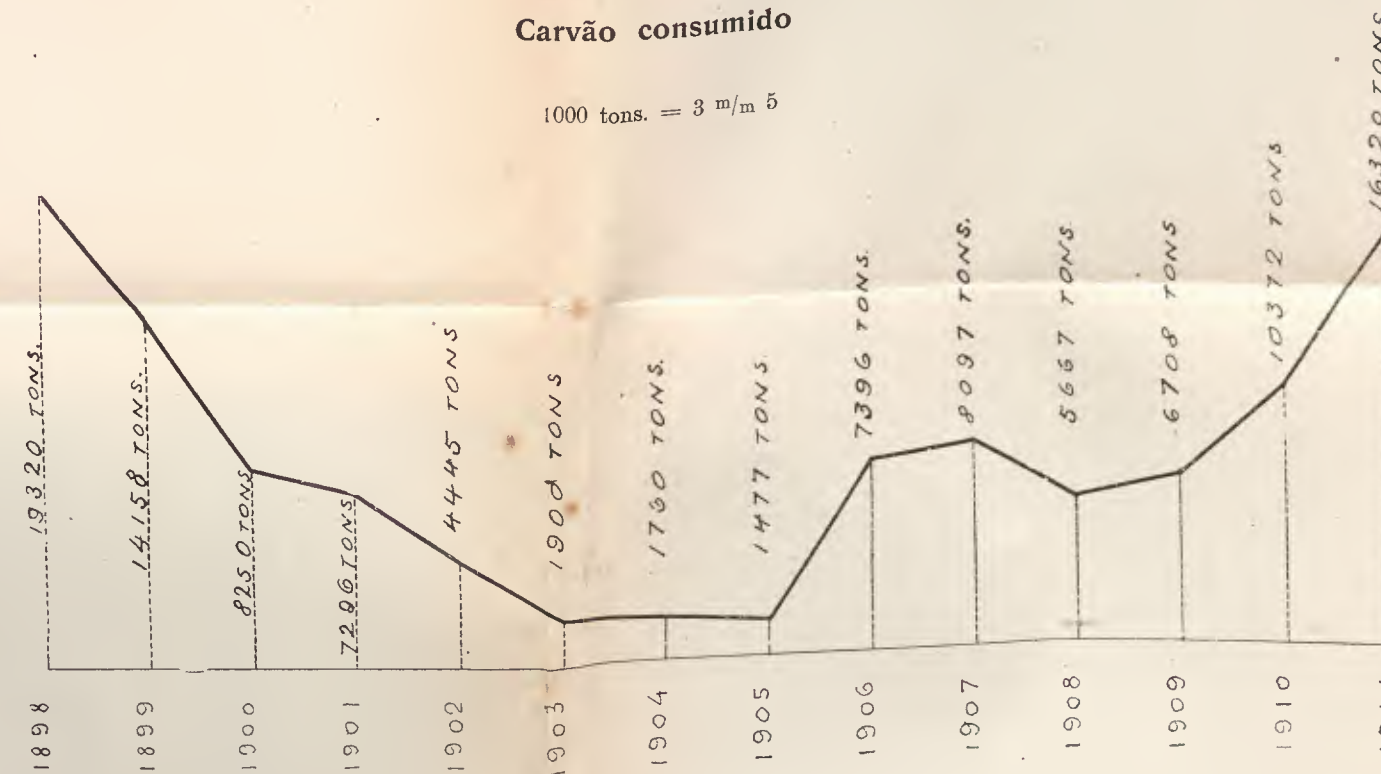
Despesa absoluta total com combustivel

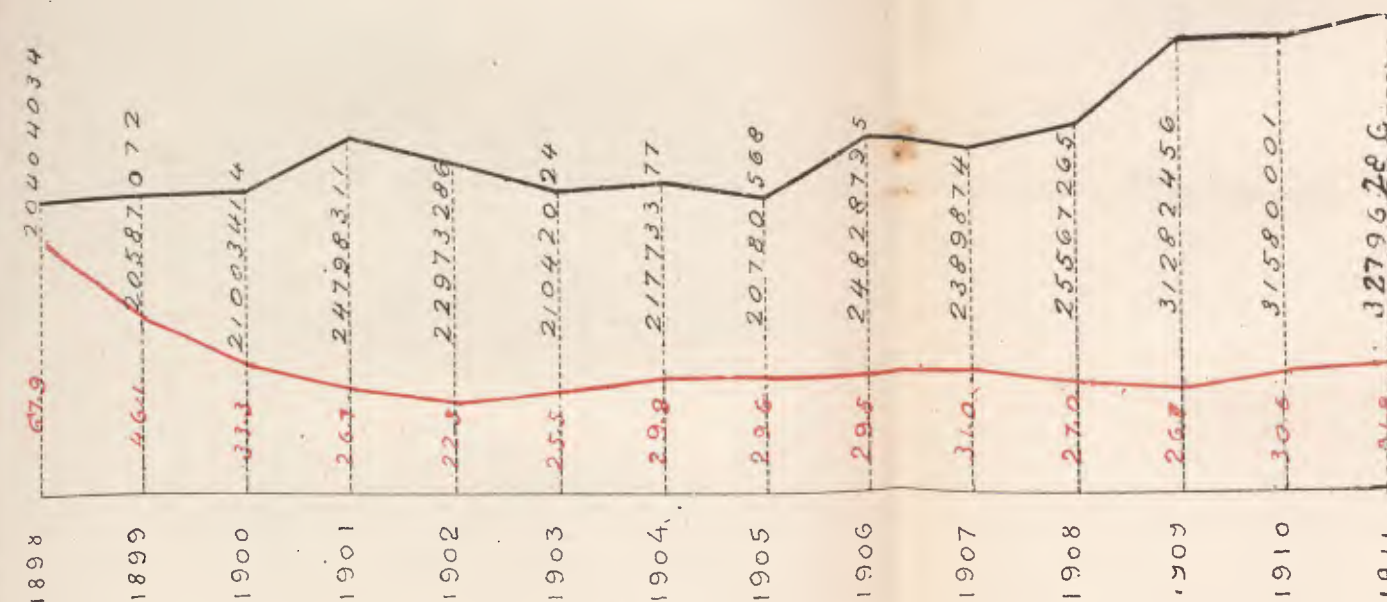
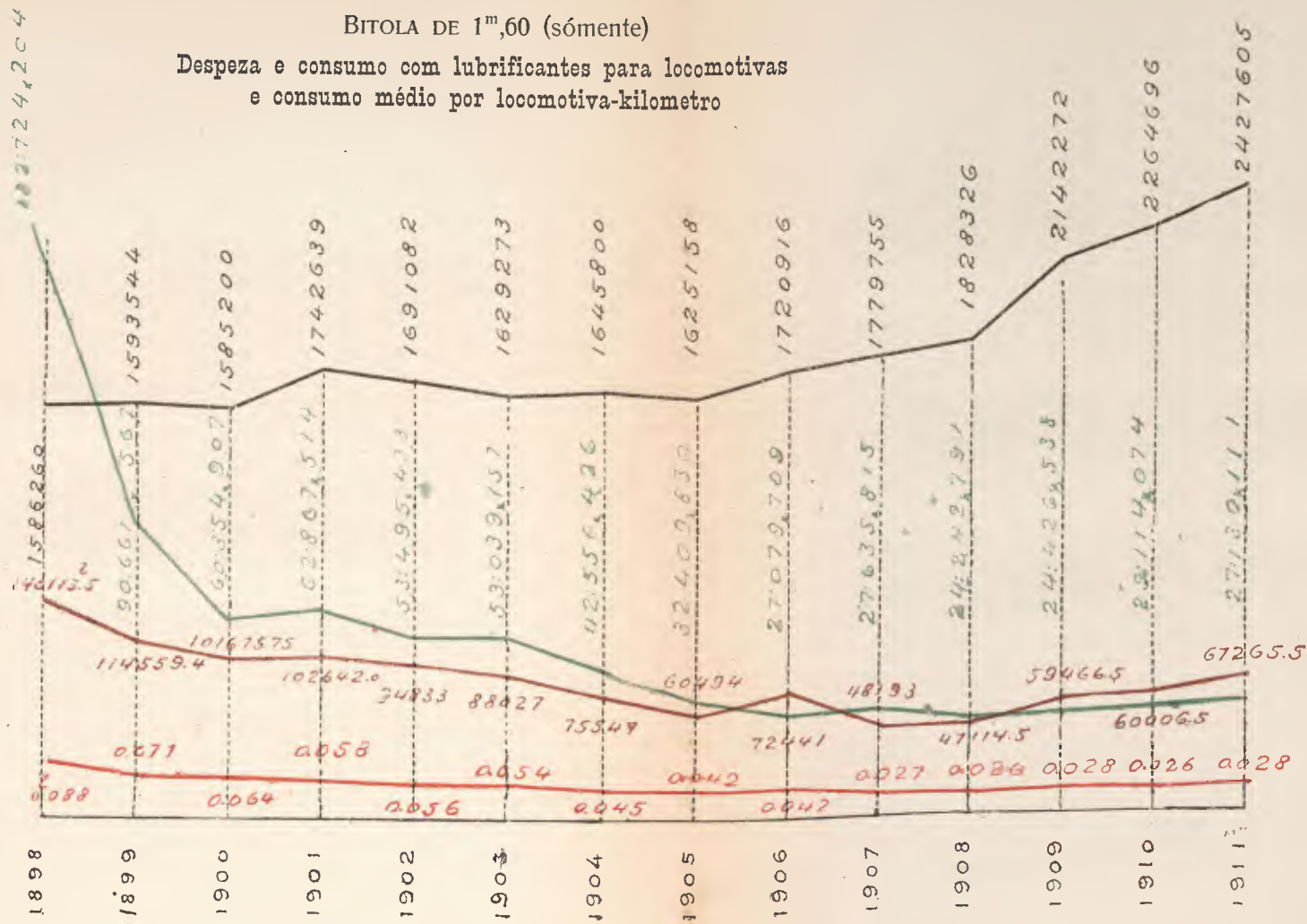
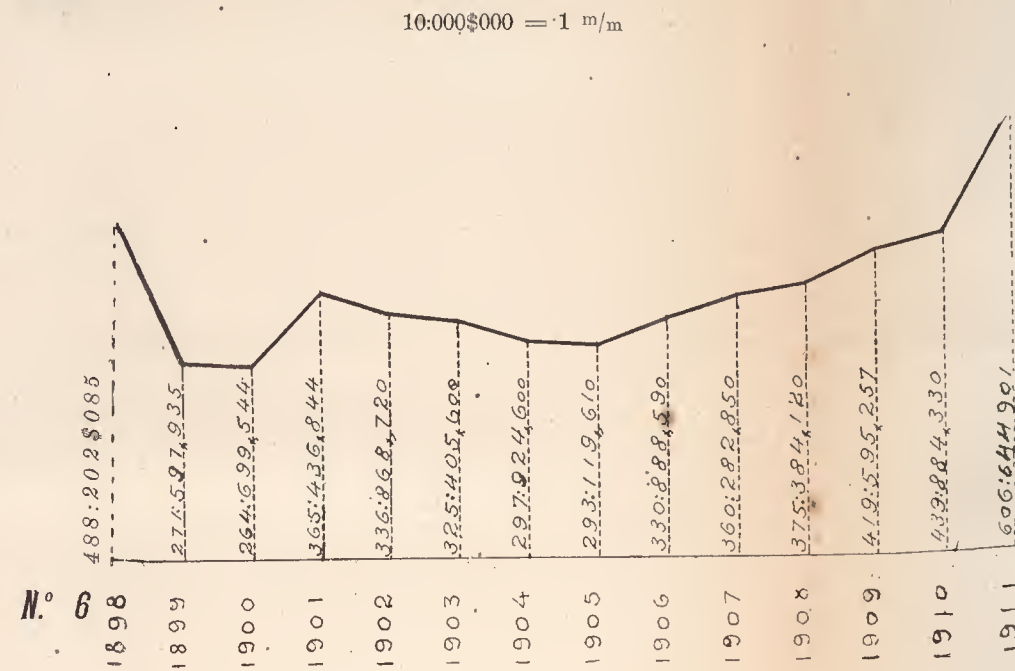
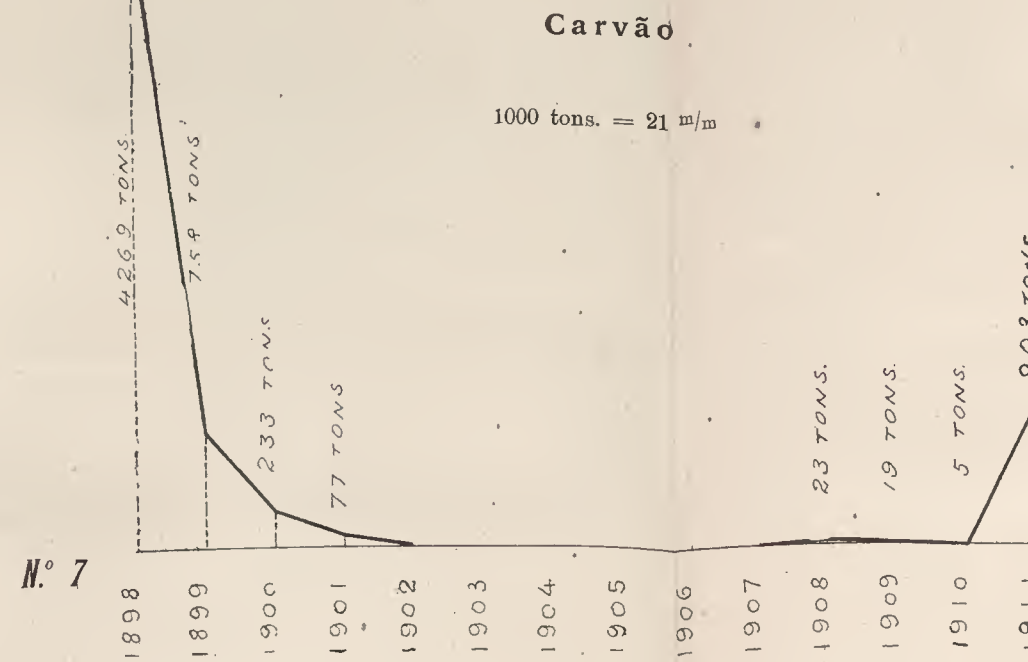
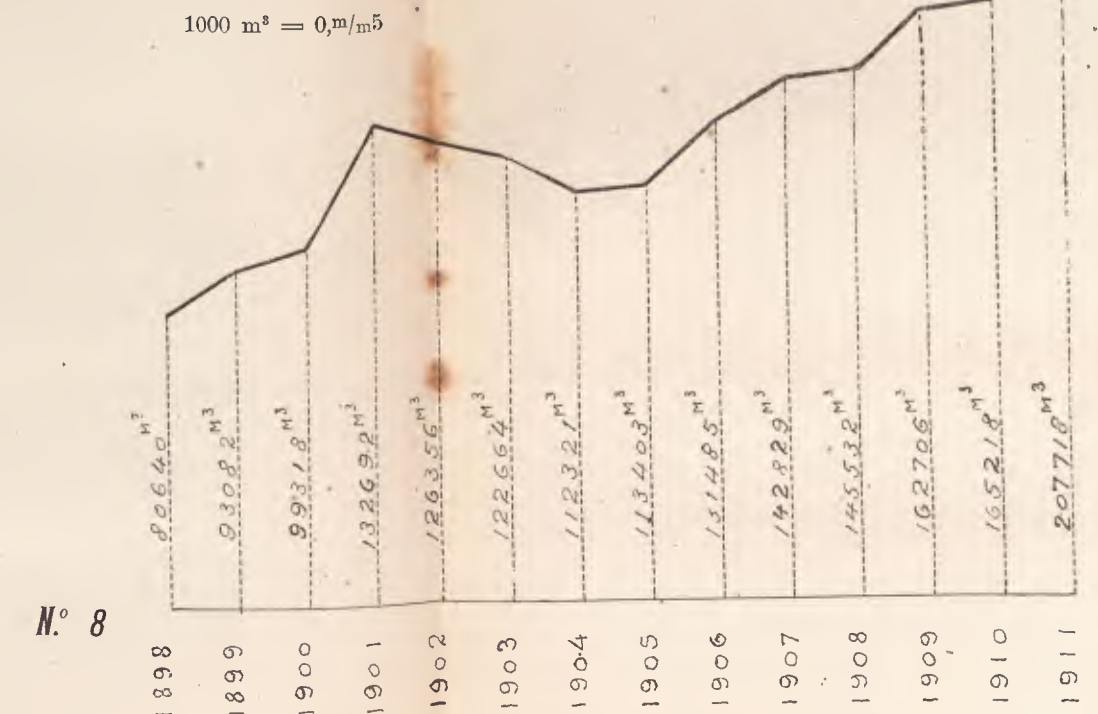
100:000$000 = 3 m/m

Vehiculo kilometro rebocado e seu custo médio em combustivel

1 real = 0 m/m 5

1000000 de vehiculos kilometros rebocados = 2 m/m

Carvão consumido

1000 tons. = 3 m/m 5

Lenha consumida

1000 m³ = 0 m/m 5

BITOLA DE 1^{m},60 (sómente)
Despeza e consumo com lubrificantes para locomotivas
e consumo médio por locomotiva-kilometro
1593544
1585200
1742639
1691082
1629273
1645800
1625158
1720916
1779755
1828326
2142272
2264696
2427605
142113.5
114559.4
101673.75
102642.0
88427
75549
60404
72441
48193
47114.5
59466.5
60006.5
67265.5
0.088
0.071
0.064
0.058
0.056
0.054
0.045
0.042
0.042
0.027
0.028
0.026
0.028
N.º 5
1898
1899
1900
1901
1902
1903
1904
1905
1906
1907
1908
1909
1910
1911
25.000 kilometros = 1 m/m
1:000$000 = 0,m/m 5
0, lt. 01 = 1 m/m
1000 lts. = 0,m/m 25

Despeza com combustivel nos trens em serviço do trafego
Bitola de 1m,00
Lenha
10:000$000 = 1 m/m
Carvão
1000 tons. = 21 m/m
1000 m³ = 0,m/m5
N.º 6
N.º 7
N.º 8
Despeza e consumo totaes de lubrificantes para locomotivas, e consumo médio por locomotiva-kilometro
1000000 de vehiculos kilometros rebocados = 2 m/m
1 real = 0,m/m5
N.º 9
N.º 10
200000 = 1m/m (kilometros)
1:000$000 = 0,m/m15
0, lt. 01 = 1 m/m
1000 lts. = 33 m/m

Reparações de Locomotivas
Bitolas de 1m,60 e 0m,60
Pessoal
1 m/m = 10:000$000
177:510,655
169:047,034
206:409,795
258:116,770
314:371,150
321:286,911
287:888,450
291:931,210
278:613,980
260:599,590
261:456,310
288:337,400
262:109,200
194:575,390
192:050,910
165:368,560
147:625,450
145:965,480
151:873,780
N.º 11
1893 1894 1895 1896 1897 1898 1899 1900 1901 1902 1903 1904 1905 1906 1907 1908 1909 1910 1911
Material
134:680,355
154:649,676
125:926,752
154:757,978
182:260,418
197874,96
183:667,476
130:647,955
156:473,622
120:130,188
113:000,671
139:971,984
123:452,780
89:326,297
120:334,112
124:314,506
155:701,768
120:692,807
120:198,160
N.º 12
1893 1894 1895 1896 1897 1898 1899 1900 1901 1902 1903 1904 1905 1906 1907 1908 1909 1910 1911
Total
312:200,008
323:696,710
332:336,547
412:874,748
496:631,568
519:161,872
471:505,926
422:579,165
435:087,602
380:729,778
374:456,981
428:309,384
385:561,980
283:901,687
312:385,022
289:683,066
303:327,216
266:658,287
272:171,940
N.º 13
1893 1894 1895 1896 1897 1898 1899 1900 1901 1902 1903 1904 1905 1906 1907 1908 1909 1910 1911
Custo das reparações por locomotiva-kilometro
1 m/m = 10 réis
232 227 212 232 281 312 283 253 238 215 219 260 237 165 175 153 137 115 109
N.º 14
1893 1894 1895 1896 1897 1898 1899 1900 1901 1902 1903 1904 1905 1906 1907 1908 1909 1910 1911
Numero de locomotivas
Bitola de 1m,60
0 m/m 5 = 1 locomotiva
41 41 47 53 67 67 69 69 69 68 68 68 68 68 68 68 69 69 70
N.º 15
1893 1894 1895 1896 1897 1898 1899 1900 1901 1902 1903 1904 1905 1906 1907 1908 1909 1910 1911
Numero de locomotivas
Bitola de 0m,60
1 m/m = 1 locomotiva
5 6 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7
N.º 16
1893 1894 1895 1896 1897 1898 1899 1900 1901 1902 1903 1904 1905 1906 1907 1908 1909 1910 1911

Reparações de Locomotivas

BITOLA DE 1m,00

PESSOAL

1 m/m = 10:000$000

Nº 17

Anno	Valor
1893	68:944,252
1894	60:069,950
1895	117:928,480
1896	184:303,204
1897	197:691,500
1898	212:492,230
1899	188:774,900
1900	177:792,910
1901	184:353,230
1902	187:241,910
1903	192:010,410
1904	192:478,860
1905	171:984,940
1906	131:313,610
1907	129:408,620
1908	153:298,200
1909	149:292,940
1910	173:796,130
1911	161:485,970

MATERIAL

Nº 18

Anno	Valor
1893	28:738,453
1894	25:532,980
1895	53:591,160
1896	146:030,441
1897	124:198,162
1898	100:538,245
1899	124:142,870
1900	100:093,404
1901	122:058,074
1902	118:995,331
1903	113:319,655
1904	105:435,585
1905	86:019,412
1906	56:117,105
1907	86:637,883
1908	100:087,625
1909	91:781,559
1910	98:874,404
1911	88:729,270

TOTAL

Nº 19

Anno	Valor
1893	91:632,705
1894	85:602,930
1895	171:519,640
1896	330:333,641
1897	321:889,662
1898	313:030,475
1899	312:917,770
1900	277:886,314
1901	306:414,304
1902	306:237,141
1903	305:330,065
1904	297:914,445
1905	258:004,352
1906	187:430,715
1907	216:046,50
1908	253:385,825
1909	241:074,499
1910	272:670,534
1911	250:216,240

Custo das reparações por locomotiva kilometro

1 m/m = 10 réis

Nº 20

Anno	Valor
1893	$126
1894	$110
1895	$164
1896	$258
1897	$245
1898	$248
1899	$259
1900	$218
1901	$199
1902	$180
1903	$173
1904	$167
1905	$155
1906	$103
1907	$108
1908	$122
1909	$102
1910	$114
1911	$096

Nº 21

Reparações de Carros
Bitolas de 1m,60 e 0m,60
Pessoal
1 m/m = 5:000$000.
74:138$660
67:036$840
91:623$140
137:719$650
148:299$290
145:137$674
117:274$110
96:788$510
86:022$937
100:109$960
100:438$970
98:771$400
104:406$300
76:190$980
89:559$880
117:667$760
123:171$400
105:248$580
82:643$010
N.º 22
1893
1894
1895
1896
1897
1898
1899
1900
1901
1902
1903
1904
1905
1906
1907
1908
1909
1910
1911
Material
63:986$773
65:669$126
92:061$517
82:838$686
94:453$100
111:425$679
93:919$109
74:281$082
76:570$694
50:757$332
76:706$727
40:600$602
35:138$499
27:554$757
38:120$973
71:605$440
80:141$116
118:214$742
86:008$250
N.º 23
1893
1894
1895
1896
1897
1898
1899
1900
1901
1902
1903
1904
1905
1906
1907
1908
1909
1910
1911
Total
138:125$433
132:705$966
183:684$651
220:558$336
242:752$990
256:563$353
211:193$219
171:069$592
162:593$631
150:867$292
177:145$697
139:372$002
139:544$799
103:745$737
127:680$853
189:273$200
203:312$516
223:463$322
168:651$260
N.º 24
1893
1894
1895
1896
1897
1898
1899
1900
1901
1902
1903
1904
1905
1906
1907
1908
1909
1910
1911

Reparações de Vagões

Bitolas de 1m,60 e 0m,60

Pessoal

1 m/m = 5:000$000.

N.º 25

Ano	Valor
1893	112:837,960
1894	80:942,720
1895	100:598,364
1896	130:559,152
1897	158:257,580
1898	181:411,970
1899	141:989,290
1900	140:038,040
1901	134:925,465
1902	152:428,910
1903	167:891,260
1904	182:169,410
1905	181:425,640
1906	149:038,140
1907	171:912,180
1908	146:440,100
1909	174:670,540
1910	131:006,890
1911	147:072,150

Material

N.º 26

Ano	Valor
1893	175:436,367
1894	112:818,454
1895	107:462,588
1896	161:048,702
1897	135:527,115
1898	280:129,013
1899	179:002,189
1900	151:985,181
1901	111:448,826
1902	154:638,932
1903	171:714,462
1904	156:814,334
1905	145:140,510
1906	109:747,305
1907	134:321,136
1908	142:624,836
1909	130:901,195
1910	86:204,298
1911	107:961,990

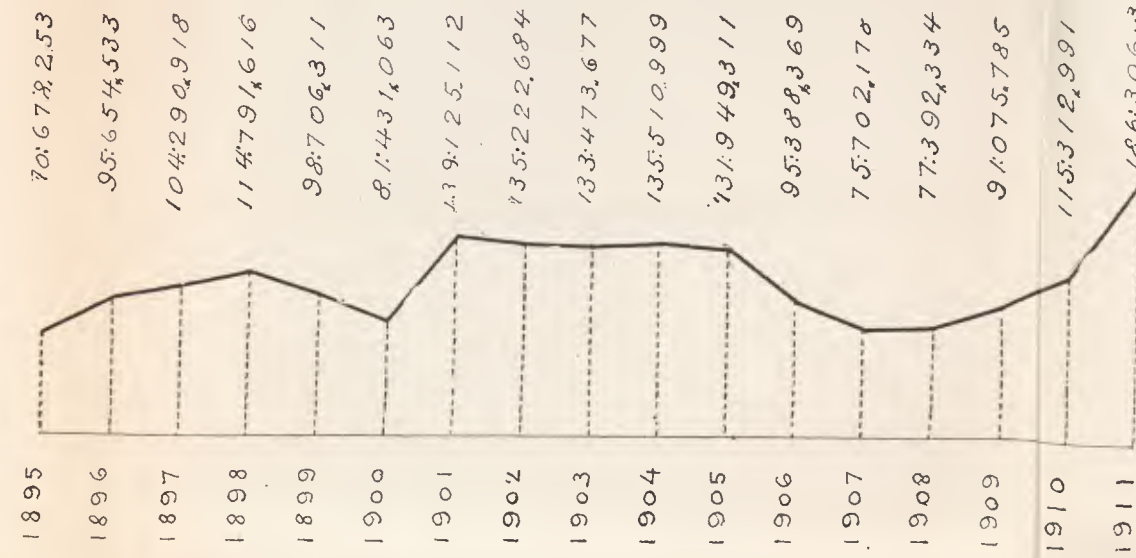
Total

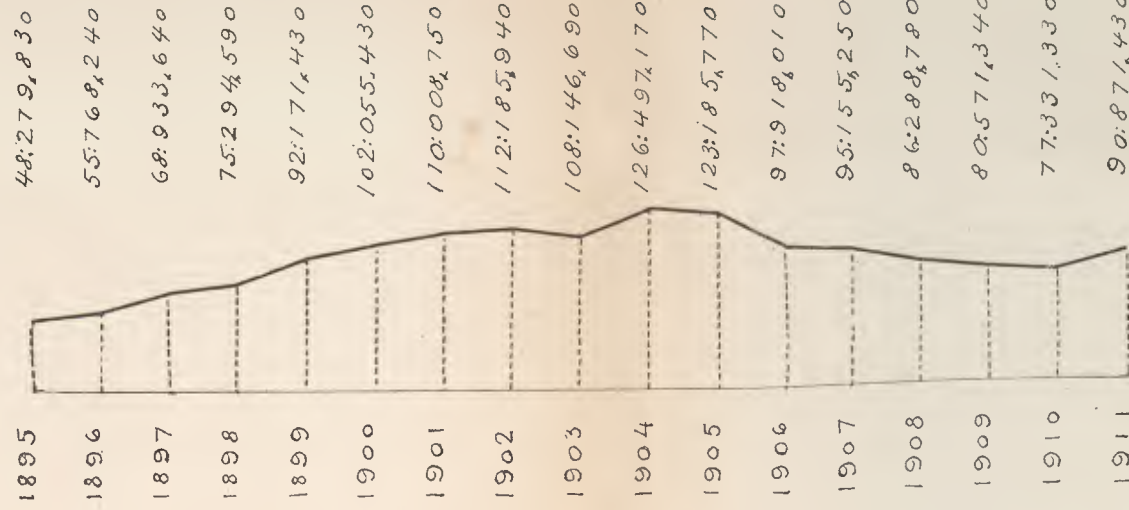
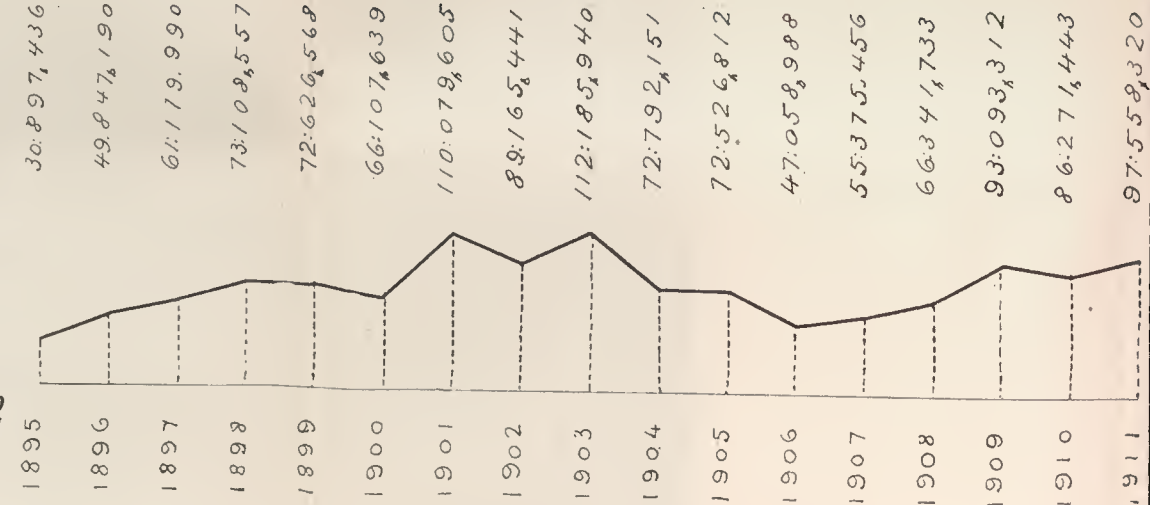
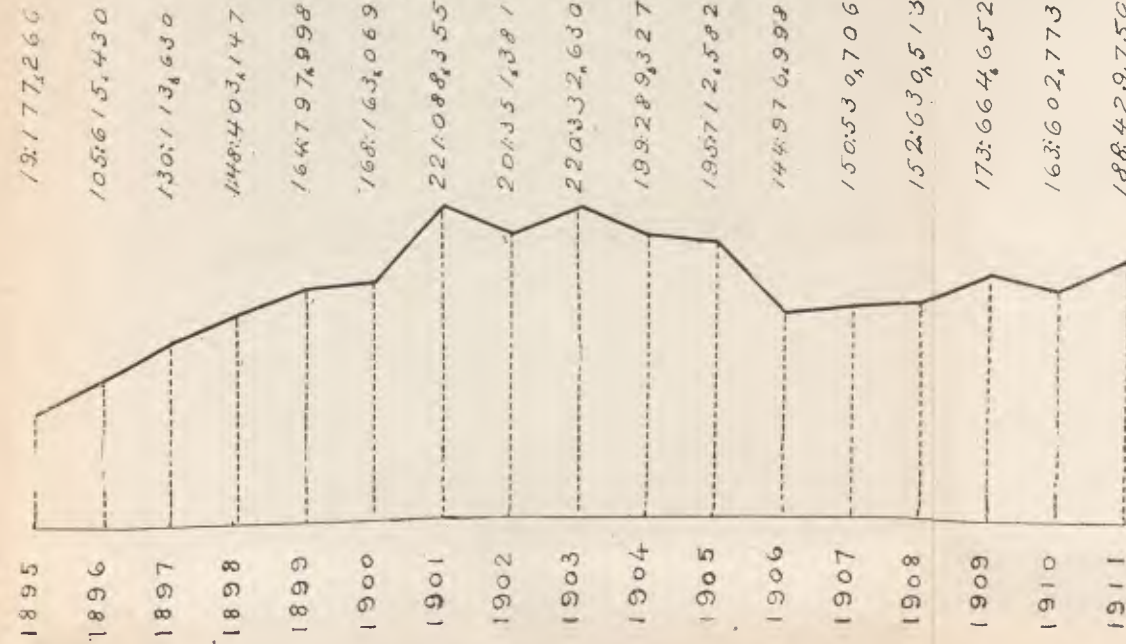
N.º 27

150:000$000

Ano	Valor
1893	288:274,329
1894	193:761,178
1895	208:060,952
1896	291:607,854
1897	293:784,695
1898	461:540,983
1899	320:991,470
1900	292:023,221
1901	246:374,291
1902	307:067,842
1903	339:605,722
1904	338:983,744
1905	326:566,150
1906	258:785,445
1907	306:233,316
1908	289:064,936
1909	305:571,735
1910	217:211,188
1911	255:034,140

Reparações de Carros

Bitola de 1m,00

Reparações de Vagões

Bitola de 1m,00.

Recapitulação das despesas da locomoção (Por conta de custeio)

Bitolas de $1^{m},60$ e $0^{m},60$

1 m/m = 20:000$000.

N.° 34

1.500:000$000

1893 — 1776:373,496
1894 — 1644:678,527
1895 — 1773:341$047
1896 — 2255:978,993
1897 — 2744:983,522
1898 — 3348:114,608
1899 — 2583:030,978
1900 — 2264:134,764
1901 — 2263:122,905
1902 — 2157:343,136
1903 — 2160:902,584
1904 — 2436:931,831
1905 — 2268:910,560
1906 — 2041:442,557
1907 — 2247:718,186
1908 — 2209:682,364
1909 — 2361:283,463
1910 — 2377:028,571
1911 — 2630174,222

Bitola de $1^{m},00$

N.° 35

$000

1893 — 5[illegible]:[illegible]02,417
1894 — 462:118,280
1895 — 852:774,454
1896 — 1306:621,261
1897 — 1391:559,133
1898 — 1423:594,210
1899 — 1192:379,760
1900 — 1190:704,226
1901 — 1482:418,087
1902 — 1213:569,575
1903 — 1441:614,556
1904 — 1462:288,725
1905 — 1398:581,915
1906 — 1308:276,784
1907 — 1321:459,306
1908 — 1461:597,764
1909 — 1600:710,875
1910 — 1662:593,313
1911 — 1972:585,330

Total

Preço do vehiculo-kilometro e da tonelada-kilometro de peso util (conta de custeio)

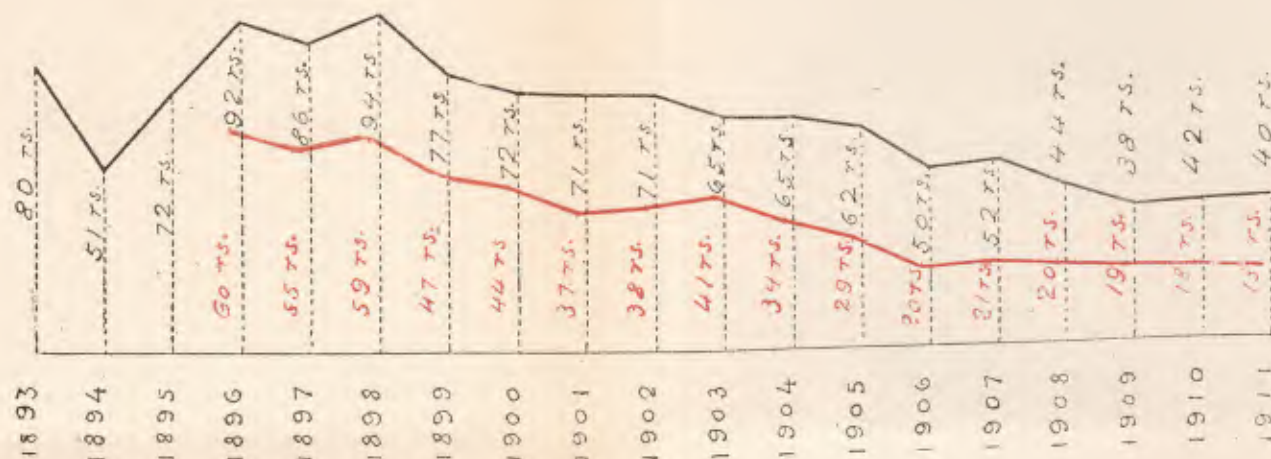
(Serviços retribuidos)

BITOLA DE $1^m,60$ E $0^m,60$

1 m/m = 2 réis

N.º 37

BITOLA DE $1^m,00$

N.º 38

Vehiculo-kilometro

Tonelada-kilometro de peso util

O Sr. Superintendente da São Paulo Railway apresentou indicação para ser limitado o prazo a um anno, o que foi approvado.

Na sessão da referida Contadoria Central, em 29 de Fevereiro de 1912, o mesmo Sr. Superintendente da São Paulo Railway propoz e foi aceito que a dita Commissão fosse considerada permanente, como orgam consultivo das estradas de ferro, nos termos da primitiva proposta da Companhia Paulista.

A creação dessa Commissão veiu preencher uma lacuna que existia para o bom andamento e harmonia das relações de trafego entre as estradas de ferro, pois que é evidente a necessidade de haver sempre accôrdo de vistas na classificação de novos artigos e nos casos omissos nas tarifas, bem como sobre quaesquer concessões que as Estradas entendam conveniente fazer em beneficio de qualquer industria ou empresa ou sobre a mudança de classificação, quando esta não seja compativel com a tabella estabelecida.

A Commissão funccionou regularmente durante todo o anno de 1911, attendendo a todas as consultas que lhe foram enviadas e redigindo as actas de suas reuniões, as quaes são remettidas ás administrações de todas as Estradas.

Fazem parte da Commissão o Sr. Antonio Fidelis, representando a S. Paulo Railway, Felix da Cunha, representando a Mogyana, os Engenheiros Vicente de Campos, representando a Sorocabana Railway, e M. P. Torres Neves, representando esta Companhia.

Linhas Ferreas em Trafego

A extensão das linhas em trafego continuou a ser de 1.151 kilometros.

Todas as linhas foram mantidas em perfeito estado de conservação. Os edificios das estações de Pi-

rassununga, Rincão, Jaboticabal, Oliveiras, Barretos e Sta. Eudoxia foram augmentados e melhorados de modo a offerecer mais commodidade ao publico e vantagens para o serviço.

Em Villa Americana, Dous Corregos e Jahú iniciou-se a construição de novos edificios de estação. Ainda em outras estações foram feitos melhoramentos de varias ordens.

O lastramento da via permanente com pedra britada continuou a ser feito com bastante actividade. A rêde de bitola larga já se acha completamente lastrada a pedra e na Secção Rio Claro cresceu de 84 kilometros, ficando elevada, em 31 de Dezembro ultimo, a 438 kilometros a extensão do leito assim preparado.

Duplicação da Linha entre Jundiahy e Campinas

Como sabeis, no trecho de Jundiahy a Campinas é onde mais denso se apresenta o trafego das linhas da Companhia Paulista. No periodo da maior exportação de café correm já diariamente nessa parte da estrada 32 trens de carga e 14 de passageiros.

Considerando a grande expansão commercial que se vem observando no Estado de S. Paulo, o numero de trens terá de crescer ainda e, nestas condições, a Directoria, no intuito não só de augmentar a capacidade desse onerado trecho das linhas da Companhia, como principalmente de facilitar o movimento dos trens em numero já excessivo para uma linha singela, supprimindo os innumeros cruzamentos que tanto prejudicam a respectiva marcha e consequente aproveitamento das locomotivas e vagões, deliberou iniciar o alargamento dos cortes e aterros no trecho de Jundiahy a Campinas, de modo a poder assentar uma nova linha de trilhos ao lado e parallela á actual.

Esse serviço, começado no trecho de mais facil execução, de Rocinha a Vallinhos, se irá successivamente prolongando aos outros e assim paulatinamente será construida uma nova linha entre Jundiahy e Campinas, pelo alargamento da via singela existente.

Locomoção

O material rodante tem sido conservado com o costumado zelo. O seu effectivo era em 31 de Dezembro de 1911:

Designação	Bitola de				Total
	1m,60	1m,00	0m,60		
			Santa Rita	Descalvadense	
Locomotivas	70	60	5	2	137
Carros especiaes	13	9			22
» de passageiros	62	62	4	4	132
» de bagagens e correio	18	22	1		41
» para animaes de raça	2				2
» para transporte de carruagens	1				1
» dormitorios	1	2			3
Vagões diversos	1572	1225	24	12	2833
» guindastes	2	2			4
Guindastes a vapor	4				4
Carretões para transporte de locomotivas	2				2

Cultura Florestal

Durante o anno de 1911, continuaram com toda a regularidade os serviços a cargo deste novo departamento da Companhia.

Concluidos os trabalhos de caracter experimental realizados nos Hortos Florestaes de Jundiahy, Boa Vista e Rio Claro e antes de iniciar a plantação de eucalyptos em grande escala, essencia julgada mais

apropriada para os fins que a Companhia tem em vista, pelas experiencias realizadas durante cinco annos, resolveu a Directoria mandar aos Estados Unidos da America do Norte o director do Serviço Florestal, afim de estudar a cultura do eucalypto naquelle paiz e conhecer o resultado da applicação da sua madeira na parte referente ás estradas de ferro. O relatorio dessa viagem foi mandado publicar pela Companhia e largamente distribuido pelos lavradores do Estado e mais pessoas a que o assumpto interessa.

Por elle se vê que tem tomado incremento na republica norte-americana a cultura desta essencia e que varias empresas ferro-viarias possuem já plantações com alguns milhões de taes arvores, a exemplo do que está fazendo a Companhia Paulista e para identicos fins, com a circumstancia, porém, de ter a esta cabido a primazia de tal iniciativa.

Deante da acceitação que nos Estados Unidos e outros paizes vae tendo a madeira de eucalyptos e do bom resultado já obtido pela Companhia nos seus Hortos, resolveu a Directoria, para dar maior desenvolvimento ao serviço florestal, adquirir uma outra propriedade agricola no municipio de Araras, pela quantia de Rs. 98:247$080, com a área de 698 hectares ou 305 alqueires, marginaes á linha da Companhia no trecho da bitola larga, entre as estações de Loreto e Elihu Root.

Para dirigir o novo Horto de Loreto foi contractado o engenheiro agronomo Sr. Octavio Vecchi, distincto especialista, que ficou tambem accumulando o cargo de ajudante do director do Serviço Florestal, que continúa a ser exercido pelo engenheiro Edmundo Navarro de Andrade.

As plantações no Horto de Loreto só puderam ser iniciadas no mez de Dezembro.

No decurso do anno de 1911 foram plantados 201.616 eucalyptos, e em 31 de Dezembro ultimo possuia a Companhia nos seus quatro hortos florestaes 321.612 mudas definitivamente plantadas de essencias de valor, sendo 40.000 no horto de Jundiahy, 29.037 no de Boa Vista, 15.327 no de Loreto e 237.248 no de Rio Claro. Este anno espera o director do Serviço Florestal plantar 400.000 eucalyptos.

A despesa com as novas plantações effectuadas em 1911 e com o custeio e conservação dos quatro hortos florestaes foi de 57:294$015 réis.

Até 31 de Dezembro de 1911 todas as despesas feitas com o serviço florestal importaram em 510:578$886 réis, inclusive o custo dos terrenos no valor de .... 232:000$000 de réis.

Almoxarifado

Fornece esta repartição, com séde em Jundiahy, todos os materiaes necessarios ao consumo dos serviços a cargo da Companhia, tendo importado os supprimentos de toda a especie, por ella feitos durante o anno de 1911, em 6.642:497$092 réis, contra..... 5.789:929$404 réis no anno de 1910.

Era de 881:891$856 réis o valor dos materiaes que ficaram em deposito a 31 de Dezembro de 1911, contra 1.094:086$876 réis, em egual data do anno anterior.

Movimento de acções

Nos ultimos tres annos foram transferidas:

Annos	Por venda	Por herança, doação, etc.	Por caução	Por baixa de caução	TOTAL
1909	126.153	12.347	18.228	24.012	181.040
1910	153.147	9.227	5.796	12.147	180.317
1911	67.266	19.758	17.829	21.140	125.993

Impostos

Durante o anno de 1911, a Companhia Paulista arrecadou e entregou ao Thesouro do Estado a quantia de 240:789$350 réis, producto do imposto de transito.

Arrecadou tambem e entregou á Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional em S. Paulo a quantia de.... 172:507$730 réis, producto do imposto federal sobre passagens.

Pagou o imposto de dividendo na importancia de 240:000$000 de réis, e o de capital, que importou em 176:000$000 de réis.

Pessoal

Todo o pessoal continúa a prestar seus serviços com zelo, intelligencia e dedicação, pelo que a Directoria ainda uma vez tem o prazer de manifestar-lhe o seu reconhecimento.

Conclusão

São estas, Senhores Accionistas, as informações que a Directoria tem a honra de vos offerecer sobre os negocios da Companhia, relativos ao anno proximo findo, ficando á vossa disposição para vos prestar qualquer outro esclarecimento que desejeis.

S. Paulo, 24 de Maio de 1912.

A Directoria:

Antonio Prado, *Presidente.*
Conde de Prates.
Francisco A. de Souza Queirós.
João Alvares Rubião Junior.
Antonio de Lacerda Franco.

PARECER
DO
CONSELHO FISCAL

Parecer do Conselho Fiscal

Os abaixo assignados, membros do Conselho Fiscal da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, depois de examinarem cuidadosamente o balanço geral, fechado a 31 de Dezembro p. passado, e bem assim o respectivo balancete da receita e despesa, e, tendo encontrado toda a escripta com a exactidão do costume, vêm dar o seu parecer, na fórma dos Estatutos.

Notam os abaixo assignados — que a renda liquida da empresa, no anno ha pouco findo, foi de Rs. 15.223:923$884, que, com a quantia de....... Rs. 4.986:930$394, provinda dos lucros do anno anterior, se eleva á respeitavel somma de Rs. 20.210:854$278, com a qual folgadamente se habilitou a digna administração da Companhia a satisfazer, com a pontualidade de sempre, o serviço de juros e amortisação da divida externa, a pagar os dividendos na somma de Rs. 9.600:000$000, que correspondem a 12 % ao anno sobre o capital, a levar a fundo de reserva Rs. 200:000$000, a fundo de pensões Rs. 300:000$000, ao fundo de obras novas e augmento do material rodante Rs. 3.000:000$000, sobrando ainda para serem addicionados aos lucros do anno seguinte a quantia de Rs. 4.455:510$448.

O Conselho Fiscal, achando tudo feito com a regularidade precisa, é de parecer — que sejam as contas

approvadas, assim como todos os actos praticados pela Directoria.

Patentêa-se pelas cifras acima o estado extremamente prospero da nossa empresa: o Conselho Fiscal, pois, apreciando os assignalados serviços, que á Companhia Paulista tem prestado a sua esclarecida e zelosa Directoria, evidenciados não só no desenvolvimento e na prosperidade financeira da empresa, como nos melhoramentos introduzidos na via permanente, na locomoção, no trafego, em summa em todas as suas repartições technicas, serviços graças aos quaes a Companhia Paulista póde ser apresentada como uma das melhores e mais bem administradas empresas ferro-viarias do Brasil — aqui consigna seus sinceros applausos á benemerita Directoria e seu digno Presidente, Snr. Conselheiro Antonio Prado, assim como ao intelligente e dedicado pessoal ao serviço da Companhia, pelo brilhante resultado de seus esforços.

S. Paulo, 20 de Maio de 1912.

Bento José de Carvalho.
José de Paula Leite de Barros.
Dr. João Antonio de Oliveira Cesar.

BALANÇO FECHADO

EM

31 de Dezembro de 1911

Companhia Paulista de Estradas de Ferro

BALANÇO fechado em 31 de Dezembro de 1911

ACTIVO

VIAS FERREAS: Importancia despendida, computado ao cambio par o preço da compra da Estrada de Ferro do Rio Claro, que ainda não foi amortisado (£ 2.156.700-0-0)	117.257:351$106	
EDIFICIO E MOVEIS DO ESCRIPTORIO CENTRAL: Saldo desta conta .	212:611$540	
IMMOVEIS DIVERSOS: Importancia despendida	380:409$325	117.850:371$971
CAUÇÕES: Acções depositadas pela Directoria	50:000$000	
» Apolices depositadas no Thesouro Federal e no do Estado	51:000$000	
» Importancia depositada no Thesouro do Estado.	4:200$000	105:200$000
EMPRESTIMOS: A diversas Companhias	. . . . . .	1.011:983$420
DIVERSOS TITULOS: Novecentas e sessenta e duas apolices do Estado .	1.000:000$000	
» » £ 180.600-0-0 do Emprestimo externo Federal de 1903 . . .	2.794:598$390	
» » Outros titulos	710:000$000	4.504:598$390
MATERIAES PARA CUSTEIO: Existentes no Almoxarifado, em viagem e em despacho em Santos.	. . . . . .	1.188:275$645
Saldos a favor da Companhia, a saber:		
Em diversos bancos	8.826:761$610	
Contadoria Central	842:794$140	
Trafego de Passageiros	509$100	
Trafego de Cargas	196:406$700	
Transferencias de acções . . .	444$700	
Juros de Apolices.	16:680$000	
Depositos nas estações	1:300$000	
Rendas Diversas	2:000$000	
Diversos Devedores: Agentes e outros.	514:029$113	10.400:925$363
CAIXA: Saldo existente . . .	. . . . . .	643:936$816
Rs. . . .	. . . . . .	135.705:291$605

PASSIVO

CAPITAL: 400.000 acções de 200$000	. . . . . .	80.000:000$000
EMPRESTIMO EMITTIDO EM 1892: Saldo desta conta £ 2.156.700-0-0 ao cambio par	. . . . . .	19.170:666$670
AMORTISAÇÃO DO CUSTO DA ESTRADA DE FERRO DO RIO CLARO: Importancia despendida	. . . . . .	11.430:614$045
FUNDO DE RESERVA: Saldo desta conta	. . . . . .	2.800:000$000
FUNDO DE AUXILIOS A DIVERSAS COMPANHIAS: Saldo desta conta.	. . . . . .	828:000$000
FUNDO APPLICADO EM OBRAS NOVAS E AUGMENTO DE MATERIAL RODANTE: Saldo desta conta . .	. . . . . .	5.000:000$000
FUNDO DE PENSÕES: Saldo desta conta	. . . . . .	700:000$000
CAUÇÃO: Da Directoria . . .	. . . . . .	50:000$000
PESSOAL: De Dezembro de 1911.	. . . . . .	692:557$590
EMISSÃO DE 1907: Importancia de fracções em dinheiro não reclamadas.	1:453$326	
DIVIDENDOS: Não reclamados. .	101:410$280	102:863$606
DIVERSOS CREDORES: Agentes na Europa e outros	. . . . . .	581:196$486
Somma . .	. . . . . .	121.355:898$397
RECEITA GERAL: Saldo desta conta	. . . . . .	14.349:393$208
Rs. . . .	. . . . . .	135.705:291$605

São Paulo, 5 de Maio de 1912.

Antonio Prado,
Presidente.

M. P. Torres Neves,
Chefe interino do Escriptorio Central.

BALANCETE

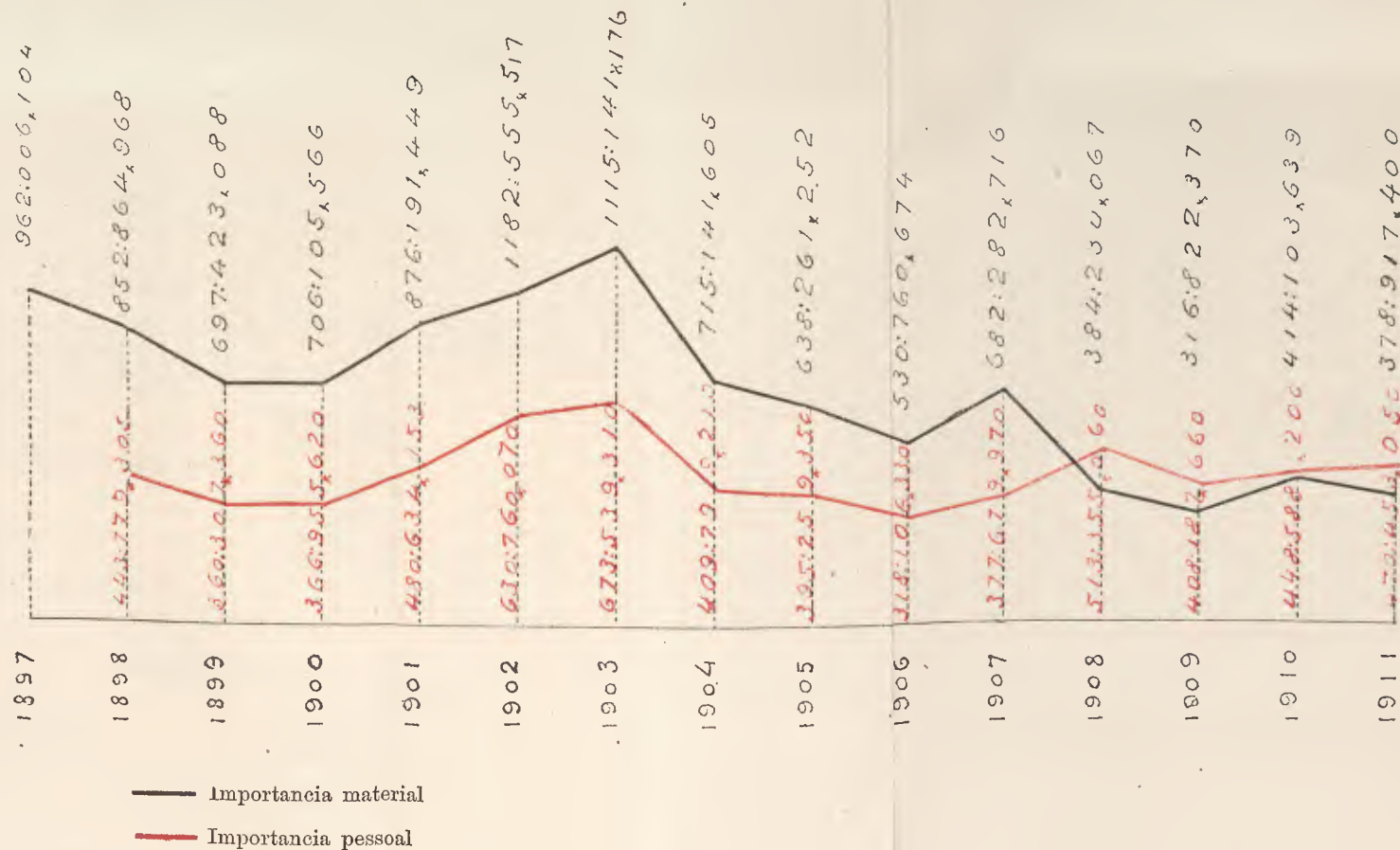
DA

RECEITA E DESPESA

DE

Janeiro a Dezembro de 1911

FORNECIMENTO A DIVERSOS

Bitolas de 1^{m},60, 1^{m},00 e 0^{m},60

No fim do anno procedeu-se a minucioso e rigoroso balanço no Almoxarifado e depositos; pesando, medindo e contando todos os materiaes, conforme a sua naturesa. O resultado foi o mais lisonjeiro possivel, sendo, tanto as sobras como as faltas em quantidades insignificantes e todas justificadas.

E' digno de louvor o almoxarife, Snr. Carlos Emilio de Azevedo Marques Filho, pelo zelo com que dirige todo o serviço a seu cargo.

VII

Pessoal

Continúa todo o pessoal em geral a prestar com dedicação bons serviços á Companhia. Cabe aqui, e o faço com a mais viva satisfação e cheio de profundo reconhecimento, agradecer mais uma vez aos dignos amigos e companheiros, chefes das diversas repartições, a direcção intelligente, zeloza, solicita e economica, que a ellas têm dado, e a seus ajudantes, bem como a todos os diversos empregados, a elles directamente subordinados, o muito efficaz auxilio que me têm prestado.

Manteve a Companhia, no serviço de custeio de suas linhas ferreas durante o anno de 1911 um effectivo médio de 4.481 empregados, assim discriminados:

	Numero de empregados		Proporção por cento
	Total	Por um kilometro	
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado	137	0,119	3,0
Trafego e Telegrapho	1.828	1,587	40,7
Locomoção	1.320	1,147	29,6
Linha e Edificios	1.196	1,039	26,7
Total	4.481	3,893	100,0

Jundiahy, 15 de Maio de 1912.

Francisco de Monlevade,
Inspector Geral.

VI

Almoxarifado

Fornece esta repartição, com séde em Jundiahy, todos os materiaes necessarios ás diversas repartições da Companhia Paulista e aos depositos succursaes, estabelecidos em Campinas e Rio Claro, junto ás officinas da bitola estreita.

Todas as compras são, em geral, feitas mediante concurrencia, pedindo-se, por carta, preços ás diversas casas do extrangeiro, de Campinas, S. Paulo e Rio de Janeiro.

Durante o anno de 1911 o almoxarifado teve o seguinte movimento:

DEBITO:

Valor de materiaes existentes em 1.º de Janeiro de 1911		1.094:086$876
Directamente do extrangeiro		2.765:422$904
Comprado nos mercados de Campinas, São Paulo e Rio de Janeiro, a saber:		
Carvão de pedra	554:144$610	
Dormentes	159:945$985	
Impressos e objectos para escriptorio	109:238$830	
Lenha	1.136:027$259	
Madeira nacional	112:084$085	
Diversos	1.330:635$489	3.402:076$258
Proveniente das officinas		262:802$910
Total do debito . . .		7.524:388$948

CREDITO:

Materiaes fornecidos ás diversas repartições da Companhia:		
Por conta do custeio	4.646:153$070	
Por conta do Capital	1.746:104$121	6.392:257$191
Materiaes fornecidos ás officinas para fundição e outras obras necessarias ao supprimento dos depositos		91:058$440
Materiaes cedidos a outras Companhias e particulares:		
Material velho	123:456$050	
Material novo	35:636$411	159:092$461
Restituição de direitos		89$000
Valor de materiaes existentes em 31 de Dezembro de 1911		881:891$856
Total do credito . . .		7.524:388$948

ANNO DE 1911

TRAFEGO DE PASSAGEIROS

Estações	BILHETES 1.ª Classe Quantidade	BILHETES 1.ª Classe Producto	BILHETES 2.ª Classe Quantidade	BILHETES 2.ª Classe Producto	CADERNETAS Quantidade	CADERNETAS Producto	Trens especiaes Quantidade	Trens especiaes Producto	TOTAL Quantidade	TOTAL Producto	ENCOMMENDAS Peso	ENCOMMENDAS Frete
Centro Paulista												
Jundiahy	9.324,5	43:298$530	32.633,5	49:747$960	125	21:226$130	7	3:543$500	41.958	117:816$120	227.383	8:937$920
Louveira	2.177,5	3:093$270	15.761	11:102$320					17.938,5	14:195$590	196.479	1:436$810
Rocinha	2.921,5	4:023$020	18.811	14:355$400					21.732,5	18:378$420	252.872	3:157$790
Vallinhos	5.171,5	4:907$510	21.259	14:526$380					26.430,5	19:433$890	221.859	3:238$980
Campinas	69.849	223:459$640	133.806,5	228:533$060	93	16:043$500	6	3:091$250	203.655,5	471:127$450	2.337.987	72:756$640
Boa Vista	598	633$990	6.589,5	3:674$000					7.187,5	4:307$990	36.060	490$470
Rebouças	2.499,5	5:058$430	16.094	16:395$710			1	139$800	18.593,5	21:593$940	95.003	2:506$120
Nova Odessa	2.682,5	2:418$570	12.010	5:891$480					14.692,5	8:310$050	52.596	1:381$150
Villa Americana	4.660,5	14:399$770	27.958	36:648$370	3	389$100			32.618,5	51:437$240	269.787	10:101$900
Tatú	1.635,5	1:218$090	9.651,5	6:920$200					11.287	8:138$290	30.931	832$060
Limeira	9.753	39:485$580	34.950	52:566$130	7	1:010$000	1	300$000	44.703	93:361$710	632.904	23:523$420
Cordeiro	4.765	9:923$030	21.869,5	25:069$180			1	256$000	26.634,5	35:248$210	121.251	4:622$700
Remanso	671,5	2:424$160	3.180	3:266$940					3.851,5	5:691$100	20.751	911$510
Araras	3.759	19:081$010	16.509,5	27:327$120	1	129$700	1	108$000	20.268,5	46:645$830	204.405	12:052$250
Loreto	100,5	535$220	1.047	906$530					1.147,5	1:441$750	6.446	277$880
Elihú Root	1.352,5	3:474$590	5.996,5	8:277$520	2	259$400			7.349	12:011$510	34.491	1:985$460
São Bento	351	1:840$420	4.025	5:163$790					4.376	7:004$210	27.554	1:447$850
Leme	2.673,5	12:207$460	12.160,5	21:008$140		231$800			14.834	33:447$400	184.889	8:831$700
Souza Queiroz	1.032,5	1:917$170	4.647,5	6:551$870					5.680	8:469$040	41.850	2:226$480
Pirassununga	5.302,5	27:353$290	17.599	30:534$680	5	1:107$900			22.901,5	58:995$870	221.005	14:120$040
Porto Ferreira	4.767	9:704$210	9.207,5	16:341$300	2	361$500	1	100$000	13.974,5	26:507$010	82.725	5:383$710
Descalvado	6.171,5	27:615$080	18.859	30:035$920	5	980$300	2	1:547$200	25.030,5	60:178$500	238.146	15:725$900
Emas	191,5	497$270	3.547,5	2:819$780					3.739	3:317$050	65.080	1:792$490
Baguassú	305,5	2:261$770	3.612,5	5:781$140					3.918	8:042$910	25.893	1:474$340
Santa Silveria	612	5:695$180	2.292,5	5:229$720					2.904,5	10:924$900	40.472	2:829$720
Palmeiras	1.955,5	13:136$250	9.799,5	17:481$360					11.755	30:617$610	98.869	8:784$060
Santa Veridiana	5.771	75:442$720	10.451,5	29:468$090	2	259$400			16.222,5	105:170$210	48.463	3:968$160
Santa Gertrudes	1.673,5	4:809$130	9.982,5	8:503$760					11.656	13:312$890	78.426	5:366$200
Rio Claro	18.596,5	117:651$560	49.736,5	117:481$280	95	17:657$900	4	3:241$800	68.333	256:032$540	761.749	42:250$240
Tombadouro	625,5	2:577$310	3.106,5	4:712$980					3.732	7:290$290	31.225	2:390$430
Santa Rita	2.776	18:294$490	5.940	16:200$200	2	259$400	1	462$000	8.716	35:216$090	168.466	13:652$030
São Miguel												
Pantano	595	969$960	3.403,5	2:379$260					3.998,5	3:349$220	21.009	984$320
Aurora	596	2:147$500	6.013	5:615$630					6.609	7:793$130	25.582	1:543$670
Morro Grande	2.010	3:404$330	7.841,5	6:476$950	1	129$700			9.851,5	10:010$980	47.246	1:316$230
Ferraz	485	652$070	4.326,5	3:689$730					4.811,5	4:341$800	13.971	295$110
Corumbatahy	1.375,5	3:839$750	6.299,5	8:771$570					7.675	12:611$320	51.042	2:027$380
Annapolis	1.791	8:317$550	5.163,5	10:105$840	1	129$700			6.954,5	18:553$090	64.495	3:293$710
Oliveiras	424,5	1:145$070	2.041	2:709$610					2.465,5	3:854$680	15.572	804$340
Visconde do Rio Claro	1.221,5	4:453$190	2.848,5	4:471$010					4.070	8:924$200	25.509	1:469$000
Conde do Pinhal	579,5	1:232$860	2.936,5	3:102$760					3.516	4:335$620	23.657	1:116$730
São Carlos	23.493,5	132:230$180	60.158	129:997$460	91	16:243$600	5	1:664$000	83.651,5	280:135$240	1:039.013	60:183$700
Ibaté	2.769	7:310$430	8.610	10:734$340					11.379	18:044$770	83.083	4:087$430
Fortaleza	881	2:206$230	5.436,5	6:968$290					6.317,5	9:174$520	32.685	1:072$920
Ouro	808,5	2:152$180	4.330,5	4:130$640					5.139	6:282$820	17.659	839$700
Araraquara	14.042	74:483$990	34.986,5	79:167$960	80	13:846$800	4	3:730$400	49.028,5	171:229$150	499.371	41:807$040
Americo Brasiliense	4.159	9:020$470	12.108,5	12:205$380					16.267,5	21:225$850	90.827	5:229$050
Santa Lucia	3.412,5	8:874$840	11.169	12:705$750	2	361$500			14.581,5	21:942$090	95.070	4:546$080
Rincão	2.603	9:206$190	13.841	23:142$820	2	361$500			16.444	32:710$510	133.180	5:428$130
Motuca	526	1:482$680	3.408,5	5:174$510					3.934,5	6:657$190	17.703	571$170
Hammond	885,5	3:595$110	4.126,5	6:492$250	2	259$400			5.012	10:346$760	23.820	1:409$160
Guariba	3.033,5	11:933$650	11.181	21:768$740	1	129$700	1	200$000	14.214,5	34:032$090	184.675	10:277$320
Corrego Rico	1.224,5	3:149$630	4.695,5	6:138$710					5.920	9:288$340	41.979	2:172$150
Jaboticabal	8.504	39:064$920	24.730,5	48:698$850	17	3:123$700			33.234,5	90:887$470	293.859	23:289$510
Graminha	416,5	1:164$120	4.431,5	4:695$250					4.848	5:859$370	16.513	808$450
Ibitirama	3.897	14:562$460	12.589,5	20:703$140	2	438$000			16.486,5	35:703$600	162.447	12:460$090
Tayuva	3.633	12:569$360	13.719	23:552$110	2	438$000			17.352	36:559$470	126.271	7:201$030
Andes	1.406	4:221$870	7.446,5	9:795$390					8.852,5	14:017$260	49.172	2:677$210
Bebedouro	7.334,5	44:206$650	22.923,5	60:609$540	20	3:717$000	1	350$000	30.258	108:883$190	188.238	19:754$890
Collina	1.731	5:360$480	9.630	15:038$960	1	129$700			11.361	20:529$140	43.876	3:295$410
Barretos	3.897	33:448$870	11.598	34:330$580	1	129$700	2	818$000	15.495	68:727$150	124.539	18:737$930
Itirapina	1.300,5	5:044$150	3.571,5	7:557$320	1	129$700			4.872	12:731$170	64.039	3:675$180
Campo Alegre	712,5	2:355$530	2.164,5	4:309$950					2.877	6:665$480	20.010	1:351$950
Brotas	2.743,5	15:200$010	8.848,5	17:623$340	3	567$700	1	630$000	11.592	34:021$050	103.513	8:350$100
Espraiado	349,5	888$090	3.686	5:126$440					4.035,5	6:014$530	20.017	1:287$080
Torrinha	1.808	9:858$790	5.769	13:840$300	1	129$700			7.577	23:828$790	61.440	4:843$240
Ventania	329	1:209$980	2.995,5	4:043$990					3.324,5	5:253$970	15.434	1:005$170
Dous Corregos	6.162	26:134$500	19.228	31:709$400	1	129$700			25.390	57:973$600	173.984	12:471$070
Mineiros	2.276	6:006$380	12.166,5	12:697$470	2	259$400			14.442,5	18:963$250	122.341	4:209$790
Banharão	1.814,5	4:000$430	7.468,5	6:937$520	1	129$700			9.283	11:067$650	67.703	1:915$720
Jahú	11.689,5	92:708$460	20.570	63:974$020	68	12:137$600	2	2:073$000	32.259,5	170:893$080	409.616	56:853$810
Babylonia	633,5	1:919$690	5.537,5	6:338$060					6.171	8:257$750	29.861	1:637$260
Floresta	289	592$370	2.533,5	2:684$580					2.822,5	3:276$950	26.329	1:049$910
Canchim	57,5	84$100	855	600$290					912,5	684$390	3.746	254$690
Capão Preto	275,5	839$580	2.823,5	3:593$750					3.099	4:433$330	10.479	583$130
Agua Vermelha	306,5	1:129$610	2.480	3:325$980					2.786,5	4:455$590	24.878	1:469$540
Ararahy	274	1:205$730	2.422,5	3:895$190					2.696,5	5:100$920	15.863	1:082$290
Alfredo Ellis	191	1:595$600	907	1:396$820			1	660$000	1.098	3:652$420	16.740	1:581$260
Santa Eudoxia	631,5	3:555$570	3.218	8:529$540					3.844,5	12:085$110	35.807	2:710$750
Angico	135	136$160	412	359$010					547	495$170	2.577	114$040
Monjolinho	389	1691$460	4.246	4:426$440					4.635	6:117$900	32.960	2:054$600
Jacaré	1.381	2:908$850	4.852	5:169$140			1	144$000	6.233	8:221$990	40.476	1:390$400
Ribeirão Bonito	3.070	20:896$600	7.007	18:371$580	1	231$800			10.077	39:499$980	82.866	7:195$300
Saldanha Marinho	332	600$720	3.191,5	2:829$540					3.523,5	3:430$260	7.197	498$470
Capim Fino	323	2:001$590	3.041,5	5:058$940					3.364,5	7:060$530	13.039	1:091$150
Falcão Filho	578,5	4:690$550	3.366	6:152$450					3.944,5	10:843$000	22.626	2:152$050
Campos Salles	810,5	6:372$810	5.573	14:621$540					6.383,5	20:994$350	55.355	5:092$760
Iguatemy	434	2:930$560	3.642	5:502$050					4.076	8:432$610	19.687	1:272$010
Ayrosa Galvão	269,5	959$570	3.193	4:191$800	1	129$700			3.462,5	5:281$070	21.019	699$970
Pederneiras	2.486	12:690$360	12.997	23:202$870	1	129$700			15.483	36:022$930	92.802	8:489$630
Piatan	131	150$710	1.122	1:077$790					1.253	1:228$500	3.957	119$650
São Paulo dos Agudos	2.154,5	16:495$600	9.456	26:423$210	1	308$300	2	1:026$500	11.610,5	44:253$610	68.304	5:818$100
Taperão	183	969$650	793	1:168$250					976	2:137$900	7.291	662$760
Itaquá	62,5	97$750	1.504,5	1:472$770					1.567	1:570$520	6.527	281$980
Batalha	39	141$940	567	705$780					606	847$720	2.368	64$470
Piratininga	645,5	2:996$830	4.184	8:979$080					4.829,5	11:975$910	20.855	1:984$160
Guayanaz	731	1:304$890	4.946	5:879$810					5.677	7:184$700	18.406	701$830
Baurú	3.282	36:640$640	11.234	51:116$100	1	231$800	1	1:446$200	14.516	89:434$740	91.213	15:342$030
Guatapará	958,5	6:135$590	7.174	18:022$920	2	259$400			8.132,5	24:417$910	68.312	4:881$830
Guarany	442	2:480$840	3.082,5	8:194$080					3.524,5	10:674$920	32.358	2:803$980
Martinho Prado	341,5	3:003$910	3.024,5	10:895$370					3.366	13:899$280	31.093	3:215$930
Barrinha	84	801$980	966,5	2:552$740					1.050,5	3:354$720	11.842	858$990
Macuco	76	571$290	1.309	2:642$550					1.385	3:213$840	9.683	664$050
Pitangueiras	1.406	9:139$220	7.812,5	18:422$050					9.218,5	27:561$270	76.236	8:859$090
Cascalho	290,5	258$570	2.488,5	1:816$500					2.779	2:075$070	13.738	442$940
Pontal	1.643	10:978$600	11.865	46:095$520	2	463$600			13.508	57:537$720	97.945	10:095$740
Somma	326.983,5	1.467:220$120	1.095.377,5	1.899:459$180	652	114:591$830	46	25:531$650	1.422.361	3.506:802$780	12.580.612	710:335$750
EM TRANSITO												
C.ia Mogyana	29.099	88:949$200	45.783,5	81:256$970					74.882,5	170:206$170	3.645.532	88:297$480
" Comp.a T. Força e Luz	2	5$700	17,5	31$500					19,5	37$200	88.437	2:402$440
" Funilense	58	176$900	313	561$400					371	738$300	100.116	1:759$590
" Itatibense	3.108,5	3:194$830	7.995,5	4:741$210					11.104	7:936$040	619.826	3:636$000
" Araraquara	1.990,5	28:229$550	4.263,5	30:786$670					6.254	59:016$220	250.675	35:502$630
" Dourado	2.019,5	28:903$480	4.511	32:817$840					6.530,5	61:721$320	235.982	35:795$540
" S. Paulo a Goyaz	57,5	1:139$980	301	3:001$510					358,5	4:141$490	57.008	10:012$040
Somma	36.335	150:599$640	63.185	153:197$100					99.520	303:796$740	4.997.576	177:405$720
Total Geral	363.318,5	1.617:819$760	1.158.562,5	2.052:656$280	652	114:591$830	46	25:531$650	1.521.881	3.810:599$520	17.578.188	887:741$470

TRAFEGO DE MERCADORIAS

Francisco de Monlevade,
Inspector Geral.

J. Ferraz Junior,
Contador.